【完全再録保存版】今こそ知りたい日本の鉄道150年史

サンエイムック
時空旅人
ベストシリーズ

サンエイムック 時空旅人 ベストシリーズ「日本鉄道歴史紀行〜黎明期から現代まで〜」2021年10月10日発行

日本鉄道歴史紀行

Japan Railway History

〜黎明期から現代まで〜

150th

巻頭特集
東海道線・御殿場線を巡る
150年のものがたり

Part・1
蒸気機関車、戦争の記憶、高度成長……
日本の発展を支えた鉄道史

蒸気機関車から
新幹線誕生まで!

Part・2
鉄道開業から
国鉄誕生までの道
明治日本鉄道紀行

コラム
昭和とともに去った海峡の女王 青函連絡船メモリアル
明治29年発行! 大日本全図で旅する明治日本
万延元年遣米使節世界一周の旅
夢の東京〜下関経由、パリ行き列車 空想鉄道旅行
歴代の名車と時間旅行! 鉄道博物館体験記(埼玉県さいたま市)

C57 135

1872→2022

していきとなる。

生まれもった野暮だろうと、
ためらい、ぶつかり、くじけ、
それでも挑み、
本物は、いきとなる。

倭様
YAMATOYO
「程々の家」®

CONTENTS

【完全再録保存版】今こそ知りたい日本の鉄道150年史

日本鉄道歴史紀行
～黎明期から現代まで～

JR「国府津駅」前にある国府津駅開業100周年の記念碑。鉄道唱歌の「国府津おるれば馬車ありて 酒匂小田原とおからず 箱根八里の山道も あれ見よ雲の間より」という歌詞が書かれている。

サンエイムック
時空旅人 ベストシリーズ

サンエイムック 時空旅人 ベストシリーズ　日本鉄道歴史紀行 ～黎明期から現代まで～
発行人／星野邦久　編集人／末松敏樹
発行／株式会社三栄　編集／株式会社プラネットライツ
Cover／鉄道博物館の展示車両（撮影一部／松本典久）、『鉄道旅行案内・大正10年度版』よりポーターの絵（国立国会図書館蔵）、第一列車の展望車古写真、N700系、『東京汐留鉄道舘・蒸汽車待合之図』（部分、国立国会図書館蔵）

《読者の皆さまへ》
※小誌は男の隠れ家2014年3月25日発売の時空旅人Vol.19「日本を支えた鉄道の歴史」、2018年5月26日発売の時空旅人Vol.44「明治日本鉄道紀行」、2020年4月15日発売の時空旅人ベストシリーズ「日本鉄道歴史紀行」の内容を元に加筆修正の上、再編集したものです。当時の本文内容に基本的に変更はございません。また掲載情報は一部、発刊当時のものを含みます。予めご了承ください。

巻頭特集

東京から横浜、太平洋ベルトを走る大動脈

東海道本線 鉄道紀行

日本の鉄道黎明期より、長きにわたって非常に重要な役割を果たしてきた東海道本線。今回は旧線と現代の路線を旅し、その歴史にふれながら思いを馳せていきたい。

文／松本典久　撮影／米屋こうじ

福井県
岐阜県
長野県
山梨県
東京都
東京
横浜
神奈川県
御殿場
山北
旧線（現・御殿場線）
国府津
小田原
熱海
沼津
JR東日本
静岡県
静岡
JR東海
浜松
豊橋
愛知県
名古屋
岐阜
米原
京都府
京都
滋賀県
JR西日本
兵庫県
神戸
大阪
大阪府
奈良県
三重県

【東海道本線】起点：東京駅（東京都）～終点：神戸駅（兵庫県）
営業キロ：589.5km　開業：1872年（明治5）10月14日

【御殿場線】起点：国府津駅（神奈川県）～終点：沼津駅（静岡県）
営業キロ：60.2km　開業：明治22年（1889）2月1日（東海道本線の一部として開業）
命名：昭和9年（1934）12月1日
（新ルート完成のため、国府津～沼津間を御殿場線として分離）

150th anniversary

まつもと のりひさ

1955年、東京生まれ。鉄道ジャーナリスト。鉄道専門誌『鉄道ファン』などに寄稿するとともに、鉄道や鉄道模型に関する書籍、ムックの執筆や編著を行っている。近著は、『鉄道と時刻表の150年 紙の上のタイムトラベル』（東京書籍）、『オリンピックと鉄道』『どう変わったか？平成の鉄道』（交通新聞社新書）、『60歳からのひとり旅　鉄道旅行術』（天夢人）など。

港区立郷土歴史館所蔵

高輪鉄道之図

日本の鉄道は1872（明治5）年、新橋〜横浜間で産声を上げた。開業当時の様子は錦絵などに残されているが、この絵は新橋〜品川間で海を埋め立てて設置された高輪築堤。近年この構造が出土した（次ページ参照）

①御殿場線の電車に乗り、往年の東海道本線に思いを馳せる②昼食は沼津駅で求めた駅弁「港あじ鮨」③御殿場駅のわきにもかつて活躍していたD52形が！

JR「早川駅」と「根府川駅」の間にある石橋地域から東海道本線をのぞむ。

全通から130余年 日本を支える大動脈・東海道本線

日本列島を縦横に結ぶJRの鉄道ネットワーク。どの路線も大きな重責を担っているが、開業から現在に至るその歴史の中でもっとも重要な役割を果たしてきた路線といえば、やはり東海道本線にほかならない。東海道本線は東京〜神戸間を結ぶおよそ600kmの路線だ。途中、横浜・名古屋・京都・大阪などの各都市を結び、日本の産業を支える太平洋ベルト地帯を縦断している。現在、この間の各都市を結ぶ人流としては東海道新幹線が担っているが、これも元は東海道本線の輸送力強化を狙った線増計画によって建設されたものだ。複線を複々線化する。この新しい複線を高規格で建設、高速で運転するという発想だったのである。ちなみに新幹線建設をめざした当時の国鉄によると、1955年当時、東海道本線の営業キロは国鉄全線のわずか3％にすぎなかったが、輸送量は旅客が全国の約25％、貨物は約24％となっていたのである。すでに複線鉄道としては限界に達しており、輸送力を強化するための新幹線建設が認められたのである。こんな東海道本線の礎となるのは、1872年（明治5）、新橋〜横浜間で開業した日本初の鉄道である。それから17年後に東海道本線が全通した。以来、さまざまな変遷を繰り返しつつ、日本の重要幹線として君臨してきた。そんな歴史に思いを馳せながら、東海道本線の東京口を歩いてみた。

国の重要文化財にも指定された レンガ造りの東京駅からの旅立ち

東海道本線の旅は東京駅から始めよう。ここは東海道本線のみならず、日本の鉄道の要ともいえる駅だ。

丸の内側から入ると大正3年（1914）に竣工したレンガ造りの駅舎が出迎えてくれる。近代的なビルに囲まれても堂々たる重厚な風格に圧倒される。これは明治建築界の巨匠と知られる辰野金吾による設計だ。「ルネッサンス式の三階建、長さ百八十間、幅十一間乃至二十二間、建物の大と輪郭の壮と相俟って、荘厳雄大なる建築美」と当時の『鉄道旅行案内』にも記されているが、まさに帝都の玄関口にふさわしい存在だったことだろう。戦災にて焼失、長らく仮復旧した姿となっていたが、2012年にはオリジナルの姿に復原され、時を超えた人々の思いを感じることができる。

実は東海道本線の全通時、東京側の起点は東京駅ではなく新橋駅となっていた。東京の都市計画によって「中央停車場」として新たに建設が始まり、開業直前に「東京駅」と命名されたのである。

東京駅は東海道本線の起点となっているが、現在当駅を始発とする列車はわずかだ。2015年に上野東京ラインが完成、東海道本線と東北本線（宇都宮線）・高崎線などが直通運転するようになった。つまり東京駅は中間駅として機能するようになったのだ。旅人にとっては起点駅から始発列車に乗り込むといった感動が薄れてしまったが、現在の人流

①東京駅丸の内駅舎。戦災で焼失、以来半世紀余り仮復旧した姿で使用されてきたが、当駅を管理するJR東日本によって復原工事が実施され、2012年に当初の姿がよみがえった。この丸の内駅舎は国の重要文化財にも指定されている。②南側から望む丸の内駅舎。丸の内南口および北口の改札口は屋根がドーム型にデザインされ、特徴となっている。

150th column

創業時の線路

写真／松本典久

鉄道創業時の起点となった新橋停車場は、汐留シオサイトの一角に駅舎のほか、ホームと線路の一部が復元され、東日本鉄道文化財団の鉄道歴史展示室を備えた「旧新橋停車場」となっている。入館無料。

復元線路で注目したいのはレール。鉄道黎明期に使用された双頭式になっている。

写真／松本典久

開業時、海の上に敷かれた 高輪築堤跡

高輪地区の再開発（グローバルゲートウェイ品川）で発見された明治時代の東海道本線築堤。日本の鉄道の祖ともいえる貴重な遺構のため、再開発計画を変更、築堤の一部が現状保存される予定。

東京駅丸の内改札口のドーム天井。壁面には干支などを表現した優美なレリーフが施され、天井には8羽のワシも飛ぶ。ワシは小さく見えるが翼幅は2mを超える。こうした意匠も今回の復原工事で当時の姿に再現された。

に合わせた機能的な運転でもある。

国府津駅から御殿場線へ
東海道本線の旧線をたどる

東京駅から熱海行きの電車に乗り、一路西進していく。しばらくは山手線や京浜東北線、東海道新幹線と並走する。新橋～横浜間の鉄道創業から来年で150年。車窓に見る限り、その歴史を感じさせるものはない。新たな話題としては昨年春に開業した高輪ゲートウェイ駅周辺の再開発で鉄道創業当時の線路跡が発見された。鉄道にとっては重要な史跡として一部の保存も決まったが、再開発事業の完成までしばらくお預けだ。

最初は国府津（こうづ）駅で下車。ここで御殿場線に乗り換える。実は東海道本線全通当時、東海道本線はこのルートを走っていたのだ。

東海道本線の建設には紆余曲折があった。明治政府は東京と京都を結ぶ幹線鉄道計画を決定したが、ルートの選定に揺れ動いた。実は東海道だけではなく中山道も候補に挙がったのだ。東海道の場合、箱根越えがあり富士川・大井川・天竜川などの大河も渡らねばならない。当時の土木技術では難しいと判断され、海岸沿いでは軍事的に不利という軍部の声もあった。さらに東海道では沿岸航路もあり、わざわざ鉄道を建設するなら中山道の方が役立つとされたのだ。かくして中山道に決まり、いざ工事が始まると碓氷峠（うすいとうげ）など難所が多く、輸送力も予想より下回ってしまうことが判った。

結局、明治19年（1886）にはルートを東海道に改め、全通に向けて本格的な工事が始まったのだ。

しかし、箱根越えは当初の予想通り、最大の難関となった。現在は熱海～函南間にある丹那トンネルで抜けるが、当時の技術では掘削できな

新緑の中に姿を見せる当時の遺構
ノスタルジックな気持ちになる

御殿場線は東海道本線だった時代に全線複線化されたが、戦時中に単線化。複線時代の遺構が残る。

①御殿場線の山北は東海道本線時代、運行上の重要な拠点となっていたが、今は静かな佇まいの駅となっている。②山北駅のホームは東海道本線時代のまま、全長も長く、立派な構造だ。

かった。また、道路の東海道（現・国道1号線）ルートはさらに厳しい。こちらも現在は箱根登山鉄道が並行しているが、これは一般鉄道では日本最大の勾配を持つ特殊な鉄道として完成したもの。これも東海道本線としては使えない。最終的に酒匂川（さかわがわ）沿いに内陸部に入り、御殿場で山越えするルートとなった。今の御殿場線ルートである。国府津駅からはJR東海の電車に乗り換える。

御殿場線はJR東海の管轄だ。走る車両もJR東日本のそれとは異なり、旅の気分が出てくる。しばらく左手に箱根の外輪山を望みながら、酒匂川沿いに開けた平野を走っていく。やがて行く手の山が迫り、谷が深くなってくる。

①山北駅隣接の「山北鉄道公園」はかつての山北機関区跡地だ。②公園には御殿場線の電化まで活躍したD52形も展示。この70号機は圧縮空気で自走できるまで整備されている。③山北では往年の「鉄道の町」を感じさせる。

鉄道の街として栄えた山北 日本最大の貨物SL・D52形も保存

まずは山北駅で途中下車。御殿場線の難関は山北〜沼津間で、御殿場駅をサミットに25‰（パーミル）の急勾配が連続している。これは1000mで25mの高低差がつく坂だ。鉄道にとっては大きな難所となる。ちなみに東海道本線のような幹線では最大10‰に抑えるというのが基準になっている。

今はJR東海の新型電車がすいすい登っていくが、蒸気機関車で運行していた時代は大変だった。そのため、山北に「山北機関区」を設置、ここから御殿場、そして沼津へと補助機関車を連結して乗り切っていたのだ。まさに東海道本線を支える重要な拠点となり、山間の小さな集落は鉄道関係者で大きく発展した。

しかし、昭和9年（1934）には丹那トンネルが開通、東海道本線は勾配の少ない熱海まわりの新ルートへと切り替えられてしまう。そして御殿場まわりの国府津〜沼津間には御殿場線という別名が与えられて切り離されてしまったのだ。さらに戦時中の物資不足の際、御殿場線を複線から単線化、レールを外して他線へと転用することになった。前後して機関区も廃止となり、山北には以前の静けさが戻ったのである。

山北の街ではこうした鉄道との関わりを後世に伝えるべく、さまざまな試みが行われている。中でも注目したいのは、かつての山北機関区跡地を整備して造られた「山北鉄道公園」だ。ここに1両の巨大な蒸気機関車が展示されている。

御殿場線は山北機関区廃止後も昭和43年（1968）の電化まで蒸気機関車が使われていた。ここでは日本最大の貨物用D52形が活躍していたのだ。この機関車は力があるものの大きすぎて使える路線が限られていた。しかし御殿場線は東海道本線としてつくられており、重量級の機関車でもびくともしない。御殿場線は貴重なD52形の活躍する路線としてSLファンのメッカにもなったのだ。山北鉄道公園に保存されているのは、このD52形70号機なのである。現役時代を思わせる美しさを保っているが、実は自走可能なのだ。わずかな距離ではあるが、定期的に走行している。山北では日本で唯一自走できるD52形に会えるのである。

立ち寄りスポット 1

山北駅前に建つ食堂

ポッポ駅前屋

「鉄道の町」として栄えた往年は鉄道マンでにぎわったのでは？と思わせる駅前食堂。右のジオラマのほか、御殿場線関連の写真集なども用意され、まさに鉄道ファンのオアシス。昼は日替わり定食（各700円）、サラダ・味噌汁付きのカレーライス（600円）とリーズナブルだ。

神奈川県足柄上郡山北町山北1927
TEL.0465-44-4420
営業時間／11:30〜14:00、14:00〜17:00（要予約）、17:00〜22:00
定休日／月曜
アクセス／JR「山北駅」より徒歩1分

①「ポッポ駅前屋」の一角に展示されているジオラマ。往年の山北駅をイメージにしており、一見の価値あり。
②山北駅のまさに駅前に位置した「ポッポ駅前屋」。御殿場線散策の休憩に最適なスポットである。

先人のもたらした努力の礎に今の私たちの生活がある

丹那トンネルの熱海側坑門は工事で亡くなった方の慰霊碑にもなっている。慰霊碑のある丹那神社へは熱海駅の隣にある伊東線来宮駅から熱海梅園のわきを通り、徒歩10分ほど。

①ホームから相模湾の眺望がいい東海道本線根府川駅。②熱海駅前に保存されている小田原～熱海間を結んでいた熱海鉄道のSL。準鉄道記念物にも指定。③東海道本線の輸送力増強として建設された新幹線。モデル線が建設された東海道本線鴨宮駅に記念碑がある。

丹那トンネル慰霊碑に手を合わせ東海道本線の新線を折り返す

山北駅から御殿場線をさらに進みと終点の沼津駅へ。ここから東海道本線を折り返す。新幹線に接続する三島駅、そして函南駅と進めば、すぐ長いトンネルに入る。全長7804mの丹那トンネルである。箱根から伊豆半島に続く脊梁山脈の下を潜り抜けることで、東海道本線は新ルートを築いたのだ。着工時は日本最長のトンネルで、その工事は湧水や崩落で困難を極めた。実に67名もの殉職者も出し、ようやく完成へとたどり着いたのである。トンネルの出入り口には慰霊碑も立てられ、彼らの尊い犠牲を追悼している。

熱海駅で途中下車、熱海口の慰霊碑に立ち寄る。今では坑門の周囲が「丹那神社」として整備され、誰でも手を合わせることができる。時折、並んで穿たれた新丹那トンネルを新幹線が通過、時の流れを感じる。

熱海駅前には小さな機関車が展示されているが、これは国鉄線開通前に小田原～熱海間を結んでいた鉄道のもの。当初は小さな客車を人が押して運行するスタイルだったが、動力化されたのだ。大正末期の関東大震災で被災、そのまま廃止された。

東海道本線の熱海～小田原間は相模湾沿いを走り、車窓の美しさでも知られるポイントだ。ホームからも海が見晴らせる根府川駅などの途中下車を楽しみつつ、帰路についた。

小田原～熱海間は相模湾沿いを走り、車窓から海を望めるポイントもある。

立ち寄りスポット 2

徳川家康も愛した熱海の名湯を歩む

日航亭・大湯

静岡県熱海市上宿町5-26
TEL.0557-83-6021
開館時間／9:00～18:00
(最終受付17:00)
定休日／火曜
入浴料／大人1000円、子ども500円
アクセス／JR「熱海駅」より徒歩13分

昭和期に創業した旅館をルーツとする日帰り温泉。内風呂と露天風呂があるが、源泉の温度がかなり高いため、露天風呂がおすすめ。泉質は塩化物温泉で関節痛や冷え性に効果がある。

立ち寄りスポット 3

鉄道とともに150年の歴史を歩む

鈴廣かまぼこ 小田原駅前店

神奈川県小田原市栄町1-3-15
TEL.0465-22-2333
営業時間／9:30～17:00※1月の営業時間9:00～18:00(土・日・祝を含む)
定休日／無休(臨時休業あり)
アクセス／JR「小田原駅」より徒歩2分

新鮮な魚を原料にした小田原かまぼこ。江戸時代から続く伝統料理で、箱根越えの携帯食としても重宝された。鉄道開通後は駅売りを開始、人気の土産に。おすすめは「謹上蒲鉾」。

日本鉄道歴史紀行

Japan Railway History

～黎明期から現代まで～

150th

明治5年（1872）新暦の10月14日、新橋と横浜間を結ぶ日本初の鉄道が開業した。
近代国家建設を急ぐ日本にとって、経済を支える交通網の整備は大きな意味を持っていた。
路線網は瞬く間に全国へと拡大し、戦時の輸送においても重要な役割を果たしていくことになる。
戦後は、時代の変化とともに旅や娯楽の手段ともなり、また世界初の高速鉄道とされる新幹線も誕生した。
多くの人々を乗せて今日も走り続ける鉄道――その激動の150年史を今こそ紐解きたい。

1872→2022

埼玉県にある鉄道博物館（P70）に展示されているC57形蒸気機関車。“貴婦人”とも称される優美な姿にファンが多い。右下／昭和39年（1964）、日本を支える大動脈に開業した東海道新幹線に在籍するN700系。

Part.1

第一章 富国強兵時代と鉄道

列強に対抗する術は全国を網羅する鉄道にあり

国策としての性格が強かった

鉄道黎明期

幕末。諸外国によってもたらされた文明の中でも、多くの日本人の耳目を集めたのが蒸気機関であった。やがて明治新政府が樹立すると、鉄道の敷設が開始される。産業も資源もない東洋の小国が諸外国に対抗するために、鉄道は国力を養う手段として不可欠なものであったのだ。

成田ゆめ牧場内にある「羅須地人鉄道まきば線」には、かつて台湾の基隆（キールン）炭坑で使われていた、楠木製作所が昭和16年に製作した蒸気機関車が走る。

文◎野田伊豆守　撮影◎米屋こうじ（P14～15）

産業革命をもたらした動力
蒸気機関が交通の未来も変えた

18世紀から19世紀にかけて、西ヨーロッパに産業革命が起こった。その先駆者的存在となったのが、七年戦争に勝利したイギリスである。この戦争はイギリスが財政を支えたプロイセン王国を中心とした勢力と、フランス、オーストリア、ロシア、スウェーデンなどのヨーロッパ諸国の間で、1756年から63年にかけて行われた戦争だ。

戦争が終結すると、北米大陸やインドにおいて、フランスに対するイギリスの優位性が決定づけられてしまう。そのため1763年の時点でイギリスは、巨大な原料供給地と市場を得たのに対し、ライバル国であったフランスはその双方を失ったことになる。結果、イギリスがフランスに先んじて、産業革命を起こす条件を整えたのであった。

イギリスの産業革命の原動力となったのは、ジェームズ・ワットが発明した蒸気機関である。ただ初期の蒸気機関はとても大きなサイズで重量もかさんでいたため、交

通機関用の動力に使うことはできずに、もっぱら定置動力として利用されていた。19世紀に入ると技術が進歩し、1804年にはリチャード・トレビシックが、蒸気機関車を走らせることに成功している。

そして1825年になると、ストックトンとダーリントンの間で蒸気機関車による世界初の公共鉄道が開通した。この鉄道はジョージ・スティーブンソンが製作した、蒸気機関車「ロコモーション号」を使用。スティーブンソン自らが運転するロコモーション号は、80kgの石炭を積載した貨車を牽引し、約2時間で15kmの距離を走行した。この列車には旅客用の車両も連結されていて、おもな関係者に初走行の名誉が与えられた。ちなみに最高速度は時速39kmを記録したという。

以後、欧米では鉄道建設が活発になっていく。1830年にイギリスで開通したリバプール・マンチェスター鉄道は、格段に信頼性が向上した蒸気機関車を使用。1827年にアメリカ、1832年にフランス、1835年にはドイツで鉄道が開業した。この頃、日本ではまだ徳川幕府による支配体制が続き、泰平の眠りを貪っていたのである。

日本近代化の扉を開いた功労者は蒸気機関であったとも言える

嘉永6年（1853）、アメリカの東インド艦隊を率いるペリー提督が、4隻の蒸気軍艦で浦賀沖に姿を現した。世に言う黒船来航である。この時日本人は初めて蒸気機関で動く巨大な船を目にして、肝をつぶしてしまった。それより少し後に、プチャーチン提督に率いられたロシアの軍艦4隻も長崎に入港し、幕府と開国の交渉を始めている。この艦には蒸気機関車の模型が積まれていた。半年にわたる開国交渉の期間中、艦上に招待された日本人は、模型の蒸気機関車が走るところを見学させてもらっている。

じつは幕府高官たちの一部は、ペリーやプチャーチンが来航する前から、欧米では蒸気で走る船や車が存在することを知っていた。しかし実物を見るまでは、それらが社会に及ぼす影響までは想像できなかったのだ。翌年、再び来航したペリーは大統領から将軍への献上品として、蒸気機関車の模型を持参してきた。これは横浜で実際に走っている。模型とはいえ機関士が乗って運転する本格的なものだ。その様子を見物していた韮山代官の江川太郎左衛門（担庵（たんなん）・英龍）は、自らが運転することを所望し、見事に成功させている。

万延元年（1860）、日米和親条約の批准書交換のために渡米した幕府使節団は、パナマ地峡を横断する鉄道に乗っている。使節団の副使であった村垣淡路守は、その様子を日記に「一番さきに立つ車に蒸気を仕掛けて黒煙を発し、軌間運転して車の四輪をめぐらす。御者一人機関を覆いたる上に在り」と、詳細に記している。

現在の「梅小路蒸気機関車館」は、明治9年（1876）に京都機関庫として開設される。以後、大正3年（1914）に梅小路機関庫、昭和11年（1936）に梅小路機関区と改称された。
（鉄道博物館蔵）

こうして多くの日本人が鉄道の利便性を認識し、日本にも鉄道を敷設しようという動きが広がっていく。それは幕府だけでなく薩摩藩、さらに外国側にもあった。そして慶応3年（1867）、幕府はアメリカに江戸と横浜間の鉄道敷設免許を発行した。だがこれは明治新政府によって拒絶されている。

鉄道網を整備することは、国内の産業を育成することにもつながり、ひいては国力を高めることになる。財政的にはまったく余裕のなかった明治政府だが、外資を募集することにして鉄道建設を急ぐことにした。それはまさに国策であり、富国強兵の一環として推し進められたのである。そんな日本の鉄道黎明期から、著しい発展を見せた昭和の前段階までを、まずは追ってみたい。

田端機関区で整備中のB6形蒸気機関車。明治23年（1890）より官設鉄道がイギリスから輸入。（鉄道博物館蔵）

明治から昭和前期の鉄道略史

年	月日	出来事
明治5年（1872）	10月14日	新橋～横浜間開業式（翌日より営業）
明治7年（1874）	5月11日	大阪～神戸間開業
明治10年（1877）	2月14日	西南戦争において軍事輸送を実施
明治12年（1879）	4月14日	新橋鉄道局で初の日本人機関士登用
明治13年（1880）	7月15日	大津～京都間開業（日本の土木技術自立）
明治14年（1881）	11月11日	日本鉄道会社設立
明治15年（1882）	6月25日	東京馬車鉄道新橋～日本橋間開業
明治21年（1888）	4月10日	参謀本部「鉄道論」を刊行
	11月1日	山陽鉄道兵庫～明石間開業
明治22年（1889）	4月11日	甲府鉄道新宿～立川間開業
	7月1日	官営鉄道新橋～神戸間全通（後の東海道線）
	12月11日	九州鉄道博多～千歳川（後の久留米）間開業
明治24年（1891）	7月1日	九州鉄道門司～熊本間全通
	9月1日	日本鉄道上野～青森間全通
明治26年（1893）	4月1日	官営鉄道横川～軽井沢間開業
	6月1日	鉄道庁神戸工場で国産初の蒸気機関車完成
明治27年（1894）	6月10日	山陽鉄道が広島まで開業
	8月	日清戦争勃発で鉄道は軍事輸送に従事
明治34年（1901）	5月27日	山陽鉄道神戸～馬関（下関）間全通
明治37年（1904）	2月	日露戦争に際し各鉄道軍事輸送実施
明治38年（1905）	1月1日	京釜鉄道釜山～ソウル間全通
明治39年（1906）	11月21日	南満州鉄道株式会社創立
明治40年（1907）	10月1日	鉄道国有法により17私鉄を国有化
大正2年（1913）	8月1日	東海道本線全線複線化完成
大正3年（1914）	12月20日	東京駅開業
大正14年（1925）	11月1日	国鉄神田～上野間高架鉄道開通
昭和2年（1927）	12月30日	東京地下鉄道上野～浅草間開業
昭和5年（1930）	10月1日	国鉄、東京～神戸間に特急「燕」運転開始
昭和9年（1934）	11月1日	満鉄、大連～新京間に特急「あじあ号」運転
	12月1日	丹那トンネル完成
昭和11年（1936）	8月19日	特急燕の食堂車に冷房装置を設置
昭和16年（1941）	12月8日	大東亜戦争開戦
昭和17年（1942）	6月11日	関門トンネル完成

速やかな鉄道網拡大のため選択された狭軌

明治新政府の英断 官営鉄道建設

ほんの数年前まで、髷を結い腰には刀を下げていた日本人が文明の利器である鉄道を敷設する。そんな夢物語は、明治維新からわずか5年で実現する。その後、日本各地に鉄道網が広げられていった。

明治4年に出版された、孟斎芳虎作の『東京蒸気車鉄道一覧之図』。出版年は鉄道開通の前年なので、旺盛な想像力をもって描いたものと思われる。それほど期待が大きかった。(国立国会図書館蔵)

第一章
富国強兵時代と鉄道

欧米列強に追いつくため優先された鉄道の建設

明治5年（1872）9月12日（新暦では10月14日）、新橋と横浜間の23・8㎞に、日本初の鉄道が開業した。維新からわずか5年後のことである。建設が急がれた理由としては、京都で王政復古の大号令が発せられた半月後の慶応3年12月23日（1868年1月17日）、幕府老中小笠原長行がアメリカ領事館に江戸と横浜間の鉄道設営免許を与えた。

明治政府はこれを「京都に新政府が樹立した後なので無効」という理由で却下。万が一実行されていれば、経営権はアメリカ側にあったため、日本は国益を大きく損ねたことになる。そのような事情に加え明治2年（1869）、英国公使ハリー・パ

最初に導入された1Bタンク式蒸気機関車。（鉄道博物館蔵）

ークスが「鉄道建設を急ぐべきである」という意見を提出したことが、大きく影響したと思われる。

政府はすぐさま鉄道敷設を決定し、明治2年12月の廟議で東京と関西を結ぶ幹線と、枝線として東京と横浜間の計画を決定。手始めに東京~横浜間の建設に取りかかった。ちなみにこの時に決まった東京~関西のルートは、中山道沿いを通るものであった。山間部の開発につながることと、海に近い東海道では軍艦からの攻撃を受けやすいので避けたい、という陸軍の意向があったからだ。

新橋~横浜間の工事は建築師長としてイギリスからエドモンド・モレルが来日し、明治3年の測量から着手された。そしてこの時、軌間は国際標準の１４３５㎜よりも狭い１０６７㎜を採用することとなる。これは当時の経済状況や、山間部が多い日本の自然を考えれば、致し方のないことであった。

明治5年に無事開業した鉄道は、当時としては相当高額な運賃だったにもかかわらず盛況で、開業翌年には大きな利益を上げている。明治７年（１８７４）5月11日には大阪と神戸間が開通。さらに明治9年7月26日には大阪~向日町間、さらに翌年2月5日には京都まで延伸された。

これにより東西合わせて１０７・８㎞の鉄道が完成。順調に路線網が広がっていくかに見えた。しかし明治10年（１８７７）に勃発した西南戦争により、政府は深刻な財政難に陥ってしまう。そこで「鉄道は原則国有」という方針を変え、私有資本による鉄道建設を推し進めることにした。こうして政府の保護を受けた半官半民の日本鉄道が、明治14年（１８８１）に設立される。日本鉄道の成功により、半官半民の鉄道会社が次々に設立された。

一方、官設鉄道は明治22年（１８８９）に東海道線が全通。当初は中山道経由とされていたが、実際に工事に取りかかると山岳地帯のために難航する。そのため陸軍を説得し、東海道ルートへ変更されたのである。

日清日露の戦争により人や物資の輸送が急増した

明治27年（１８９４）８月１日、日清戦争が始まると大本営が広島城内に置かれた。そのため東海道線の軍事輸送が急増する。だが当時の横浜駅はY線となっていたため、スイッチバックが必要となる。そこで軍事費から予算を支出し、その月のうちに横浜～程ヶ谷（現保土ヶ谷）間の直通線の建設を開始し、翌９月に完成させている。

神戸から先に関しては半官半民で始まった山陽鉄道により、ちょうど明治27年に広島までの線路が完成していた。そのため中国大陸へ向かう船の基地となっていた広島・宇品港へと、鉄道を使って人員や物資が集められたのである。

日清戦争が終結し、軍事輸送がひと段落した明治29年9月1日の時刻改正で、新橋と神戸間に4往復の直通列車が走るようになる。そのうちの1往復が急行列車であった。これは下りの場合、6時に新橋を発車すると23時22分に神戸に着いた。かろうじてではあるが夜行列車を使わずに、東京から関西へ行くことができ

明治30年代撮影の信越線磯部駅構内の鉄道作業局324号機関車。（鉄道博物館蔵）

朝鮮鉄道京元線建設のために派遣された測量隊。この路線は港町元山とソウルを結ぶためのものであった。工事が始まったのは明治43年(1910)から。(鉄道博物館蔵)

外堀沿いを走る甲武鉄道の列車。甲武鉄道は明治22年(1889)4月に新宿〜立川間が開通。その後、お茶の水〜八王子間を結ぶ鉄道に発展。明治39年(1906)に国有化され、中央線の一部になる。(鉄道博物館蔵)

るようになったのである。

日清と日露の両戦争間は、東海道線の列車に寝台車や食堂車が連結され、サービスの向上が図られた時代でもあった。寝台車は明治33年(1900)10月1日から新橋〜神戸間の夜行急行に、食堂車は翌年の12月15日から同じく新橋〜神戸間の急行に連結されている。

だが明治37年(1904)2月8日に日露戦争が勃発すると、鉄道は軍事輸送に追われることになる。今回も大陸へ向かう艦船の基地となった宇品港まで、広島から軍用線も敷設された。こうして東海道線の新橋発、山陽鉄道経由宇品行きの軍隊輸送列車が頻繁に運転される。この状況は日露戦争が終結するまで続いた。

そして明治39年(1906)になると、国会に鉄道国有法案が提出された。その理由は「官営鉄道のほかに私設鉄道が多くあり、冗費を生じ、運輸の使を妨げている」。この法案は買収する会社を32社から17社に絞り成立。その年の10月から翌年10月にかけ、順次国有化されていった。

木造客車の国産化が進んだ理由とは?

開業当時の客車はいずれも2軸車で、イギリスから輸入したものが使われていた。しかし明治8年(1875)になると、早くも神戸工場において木造の車体の国産化が始まっている。木製品の加工に関しては、欧米人よりも日本人のほうが熟練していたからだ。ただし台車や車輪などの鋼製品は輸入品を使用していた。

新橋〜神戸間が全通すると、トイレ付きの客車が登場。さらに車内照明が灯油から電灯へと随時変わっていった。さらに明治33〜34年にかけて、寝台車や食堂車も導入される。この頃の客車は国産化されていたが、寝台車はイギリスやアメリカから輸入された。

明治時代の客車は木造であったので、わりと早い時期から国産化することができた。(鉄道博物館蔵)

本格化する大陸進出が新たな局面への扉を開く

列強入りの切符となった 南満州鉄道

明治の終わりから大正にかけて、日本の鉄道は大きく飛躍している。純国産の蒸気機関車が製造され、鉄道網は日本国内だけにとどまらず、大陸にまで広がる。欧米列強に追いつこうとした努力が実り始めた時代だ。

蒸気機関車の国産化と鉄道網整備が飛躍的に進む

明治22年（1889）に全通した官営の東海道線は、新橋駅が起点となっていた。一方、私鉄であった日本鉄道は、上野駅を始発に東北方面へと路線を伸ばしている。このふたつの駅を結ぶ高架鉄道の建設が立案され、さらに明治29年（1896）の帝国議会では、途中に中央停車場を建設することが可決された。高架鉄道は後に山手線へと発展する。

高架線の工事は明治33年（1900）に着工するが、日露戦争やそれに関連した政府の財政難などが要因となり、中断すること2回。中央停車場本屋にいたっては、明治41年（1908）になってようやく着工することになった。その後、6年の歳月を費やし大正3年（1914）12月に開業することとなった。

こうした国内における鉄道網の発展とともに、明治後期になると大陸における鉄道経営も、日本の生命線と言うべきものとなってきた。日露戦争に勝利した日本政府は明治39年（1906）に、半官半民の特殊会社「南満州鉄道株式会社（満鉄）」を設立する。これはロシア帝国から譲渡された東清鉄道南満州支線・長春～大連間と、日露戦争時の物資輸送のために建設した軽便鉄道・安奉線（安東～奉天間・現但東～瀋陽）

大正9年、大磯付近を通過中の18900形蒸気機関車（後のC51形）。この年の時刻表改正で、東京～下関間を24時間と数分で結ぶ急行として運行した。（鉄道博物館蔵）

の経営のための会社であった。こうして誕生した満鉄は、単なる鉄道会社を通り越して、その後の日本の生命線とも言える存在となっていく。

国内に目を向けると、開業当初は車両からレール、さらに運行ダイヤにいたるまで、外国人技師に学びつつ、外国の技術に頼っていたが、外国の技術に頼っていたが、順次国産化される。木造客車が早い段階から国産化されたのは前に触れたが、蒸気機関車も明治26年（１８９３）、イギリス人技師トレヴィシックの設計・工作指導のもと、神戸工場で１Ｂ１形タンク機８６０形を完成させた。ただ国産には違いなかったが、主要部材は輸入品に頼っていた。

明治36年（１９０３）には元鉄道局長の井上勝らが設立した汽車製造会社が、民間で初となる蒸気機関車２３０形を製造している。そして明治44〜45年にかけて、２Ｂテンダー機６７００形が製造される。これは日本人が設計した純国産機で、主要部品も国産品が使われた。さらに大正２年（１９１３）になると、国産標準機にふさわしい９６００形が完成する。これは貨物用の１Ｄテンダー機。翌年には旅客用１Ｃテンダー機８６２０形が登場。どちらも量産されたモデルであった。

大正３年には欧州で第一次世界大戦が勃発。この機に日本は飛躍的な発展を遂げることになる。大正８年度末には国有鉄道の総営業キロは９９８２km、地方鉄道は３２２７kmにまで達したのであった。

関東大震災と鉄道

大正12年（１９２３）9月1日に発生した関東大震災により、南関東一帯の鉄道網は壊滅的な被害にあった。多くの河川で橋梁が崩落し、線路や駅舎は原型を留めないほど破壊された。だが地震が発生した翌月には、応急ながら一部の区間を除き、ほぼ全線が運転を再開。当時は物流のほとんどを鉄道に依存していたため、鉄道が走らないと復興もままならない。そのため急ピッチで工事が進められたのである。

関東大震災発生直後、田端駅で列車に鈴なりになる避難民たち。線路や駅も被害を受けた。
（国立国会図書館蔵）

南満州鉄道の列車を写したもの。撮影年代は不明だが、兵士の軍服や機関車の形状から判断すると、日露戦争の頃と思われる。
（鉄道博物館蔵）

昭和

鉄道と戦時体制

戦火の足音が忍び寄り風雲急を告げる極東情勢

飛躍と崩壊のせめぎ合い 鉄道受難時代

昭和を迎えると、国鉄の幹線網はほぼ整えられ、特急列車や寝台列車なども隆盛を迎える。しかし少しずつ戦争への足音が近づいて来たことが、世相からも感じとれるようになってきたのである。

戦前に訪れた黄金時代 速度や設備が格段に向上

国内の鉄道網は、大正8年（1919）までに幹線の形態はほぼ整えられた。だが宗谷本線、羽越本線、山陰本線、日豊本線などの一部区間が残されていた。昭和3年（1928）に北海道縦貫鉄道が完成。さらに昭和8年には、京都と幡生とを結ぶ山陰本線の全線が開通する。それにより本州を8の字の形に結ぶ大幹線が出来上がったのである。

九州では昭和2年に八代～水俣間が開通して、鹿児島本線全線が完成する。四国は昭和10年（1935）に土讃本線、11年に予讃本線が開通した。こうした路線網の拡充に加えて、既存路線に対しては輸送力の増強を目的とした路線の改良、増設が行われている。なかでも電化区間の拡充は、その最たるものであった。

大正14年（1925）には東海道本線の東京～国府津間を電化。東海道本線の電化は大正15年には小田原まで、昭和3年に熱海、丹那トンネル完成後の昭和9年に沼津まで延びた。しかし戦前の電化はそこまでであった。中央線は昭和5年（1930）に八王子～甲府間の電化が完了した。昭和11年度末になると、電化された路線は612㎞となった。

この時期、設備や車両の進歩も目覚ましいものがあった。最初に特急の名が使われたのは、明治45年6月15日に運転が開始された新橋～下関間の直通列車から。昭和5年10月になると、超特急「燕」が東京～神戸間で運行を開始した。停車駅を減らし、さらには機関車の交換や乗務員の交代、給水などのための停車すら極力減らした結果、それまでの特急は東京～大阪間に約11時間を要していたが燕は約8時間20分、神戸までは9時間で結んだ。表定速度は時速51・7㎞だったのに対し、時速66・8㎞に達したのである。

昭和9年（1934）に丹那トンネルが開通。東海道本線はそれまでの御殿場回りではなくなり、速達性が格段に向上した。というのも御殿場回りの線は急勾配が続く区間だったため、補助機関車を連結しなければならなかったからだ。以後、そのための停車時間も短縮できた。

車両の速度だけでなく、サービスや客車の改善にも力が入っていた。

東海道本線を颯爽と走る特別急行列車「燕」の昭和10年代の写真。写っている機関車はC53形。当初はC51形であった。（鉄道博物館蔵）

回転式の座席、コンパートメント、後部展望車両、冷房装置などが半鋼製の客車に導入されていった。

大陸で勃発した戦火が鉄道を不況から救い出した

第一次世界大戦が終結すると、その反動で経済は不況に見舞われ、なかなか立ち直ることができない。そこへ関東大震災の発生、さらに追い打ちをかけるように金融恐慌から世界恐慌へと突入していくといった具合に、世情ははなはだしく不安定な様相を呈してきた。ただ鉄道に関しては昭和初期までは好調であった。

だが昭和3年（1928）をピークにして、以降は不況の波に呑み込まれていく。これは震災以降、目覚ましい進歩を遂げてきた自動車に、シェアを奪われ始めたことも大きかった。とくに民営鉄道は恐慌と合わせて大きな打撃を受ける。廃業を余

上／富士の最後尾の1等展望車。下／最初の特急列車に愛称はなかった。昭和4年、東京～下関間の特急の1等車と2等車に「富士」、3等車に「桜」と名付けられたのが最初。
（鉄道博物館蔵）

第一章
富国強兵時代と鉄道

儀なくされる会社も出てきたが、多くは自動車の直営をはじめとする企業の多角経営、動力の電化など、苦心の対応策を講じていた。

こうした不況から脱することができたのは、昭和6年（1931）の満州事変、さらに昭和12年（1937）の支那事変と続く戦時体制の進展によってであった。大陸で広がりつつあった戦火は、物資の輸送量を増大させた。しかも船舶不足とガソリンの消費規制により、海運や自動車による貨客輸送が減り、それが鉄道に振り向けられたのだ。

国鉄は貨物輸送の拡充を図るために、車両の新造や線路の増設、停車場などの施設の改良を実施。政府も昭和13年度以降、新規路線の工事は凍結する方針を決定した。それでも列車本数の増加により、線路容量が足りなくなる恐れが生じてきた。そこで旅客輸送を規制するとともに、貨物列車は牽引力を増強し1編成の単位を増やすことで、輸送量のアップにつなげようとした。こうして鉄道のすべてが、戦時体制の中に組み込まれていったのである。

戦火の拡大と空襲により壊滅的打撃を受けた鉄道網

支那事変は本格的な日中戦争へと拡大し、泥沼化していった。それに伴い陸上輸送に対する軍事的要請はますます強まっていく。輸送力強化のため昭和11年（1936）9月に着工した関門トンネルは、突貫工事で建設が進められ、昭和14年4月には先通導抗（先に掘られる小トンネル）を貫通させている。

昭和16年（1941）になると、欧米諸国との戦争が避けられない様相を呈してきた。そのため11月には陸運統制令が改正され、鉄道大臣が民営鉄道に関しても、その施設の管理や使用、収用を行え、さらには国営に移管させることができる、という権限が規定された。民営鉄道であっても、政府による厳しい監督が可能となったわけだ。

そして12月8日の開戦とともに戦時体制は強化され、昭和18年度および19年度には炭鉱地帯、セメント生産、軍需工業地帯、港湾といった重要な場所にあった民営鉄道22社が、国に買収される。庶民に対しては、不要不急の旅行が抑制された。だが総動員体制で行われた大東亜戦争も、結局は鉄道の線路や施設を含む国土全体を徹底的に破壊されて、終結を迎える。終戦直後、政府は鉄道復興5カ年計画を立案。が、資材確保もままならない状態であった。

右／戦火が激しさを増すと、空襲の恐れがある東京や大阪などの都市から子どもたちを避難させる学童疎開が盛んになった。左／軍への供出のため、中国大陸に向けて船積みされている9600形蒸気機関車のタンク部分。人だけでなく、多くの機関車も出征して、還らぬ存在となった。(鉄道博物館蔵)

東洋人の夢を乗せて走る特急「あじあ号」

昭和7年（1932）に満州国が成立。日本から大陸への玄関口となる大連と、満州国の首都となった新京（長春）を結ぶ南満州鉄道連京線に、特急列車を走らせることとなった。そして昭和9年に、日本の技術により設計・製造された流線型のパシナ形蒸気機関車と、専用固定編成の客車からなる特急「あじあ号」が運行を開始した。最高速は130km、表定速度は82・5kmという、当時の日本の鉄道省で最速列車であった。翌年、運転区間はハルビンまで延長。

満鉄の花形特急「あじあ号」を牽引するパシナ形蒸気機関車。日本の技術力の高さを知らしめた。(2点共通／鉄道博物館蔵)

最後尾に連結されていた展望車。最高速度は130kmに達したので、眺めも格別であった。

戦場を駆け巡り鉄路を敷設 日本陸軍鉄道連隊の足跡

鉄道は1804年、イギリスのリチャード・トレビシックによって発明された。1825年になるとイギリスで、事業としての鉄道がスタートしている。列強の帝国主義真っ只中に登場した文明の利器・鉄道は、間もなく軍事輸送にも使われるようになった。なかでもドイツはいち早く鉄道網を軍事利用している。

1866年に起きたプロシア（ドイツ統一前にもっとも面積、軍事力とも大きかった王国）とオーストリアの戦争の際、プロシア軍は鉄道網を生かして兵力を素早く移動・集結させた。その結果、戦いはプロシアの勝利に終わる。当時のプロシア首相は、外交手腕に優れた鉄血宰相ビスマルクであった。

オーストリアやフランスから干渉されずに、全ドイツを統一させたかったビスマルクにとって、次の障害はフランスの存在であった。1870年、普仏戦争はこうして起こったのである。この戦いでも鉄道の機動力を有効に活用したプロシア軍は、終始戦いを有利に進め、最終的には圧倒的な勝利を収める。そして念願の全ドイツ統一も成し得た。

後に明治陸軍の大御所となった山県有朋は、普仏戦争が勃発する直前に欧州を視察していたため、軍が鉄道を活用する有効性を認識していたと思われる。後に東西を結ぶ鉄道敷設に関して山県は、艦砲射撃の標的になることを理由に、東海道沿いを経路にすることに対して異を唱えていた。これは鉄道をひとつの軍事品と捉えていた証しである。

明治27年（1894）6月10日に広島まで開通した山陽線は、同年7月25日から始まった日清戦争において、軍隊や補給物資の輸送に役立った。こうした体験から戦時における鉄道の重要性が認識され、日清戦争が終結した後の明治29年（1896）11月、鉄道大隊として東京の陸軍士官学校内に創設された。

日露戦争が始まった時、日本は韓国に対して戦争遂行のための便宜を図るように約束させた。そのうえで韓国内に鉄道を敷設し、これを運用する権利を得たのである。そして日本陸軍鉄道大隊の手により、ソウルから清国との国境の義州まで、まさしく突貫工事で鉄道を敷設した。この京義線は韓国と北朝鮮に分かれ名前も変わった区間もあるが、現在も両国で使用されている。

全線が開通したのは日露が講和し

第一章

富国強兵時代と鉄道

アジアや日本に残された鉄道風景の中に
今も垣間見ることができる

戦争の記憶

かつて太平洋を取り巻く国々を舞台に、日本と米英を中心とする連合国の間で未曾有の戦いが繰り広げられた。その戦いで重要な役割を果たした鉄道。終戦から70年近く経った今でも、当時の姿を思い起こさせる遺構がある。

撮影◎吉永陽一

遠く離れた異国の地で今も活躍している

タイ・泰緬（たいめん）鉄道

チョンカイの切り通し。重機もない条件で岩盤を削る苦労は筆舌に尽くし難い。他にもヘル・ファイアー・パスと呼ばれた難所が有名。

現在はノンプラドックからカンチャナブリを経てナムトクまで、ナムトク線として運行している。駅には土産物屋がズラリと並ぶ。

現在はディーゼル機関車が走っているので使われていないが、蒸気機関車用の給水塔も残されている。沿線には多くの遺構がある。

鉄橋の下には旭日旗が揺れていた。終点のナムトク駅の先には、戦跡や廃線跡を歩くウォーキング・トレイルも整備されている。

映画『戦場に架ける橋』の舞台となったクワイ川鉄橋。入口には砲弾型のモニュメントがあった。対岸まで人も渡ることができる。

世界各地から観光客がやってくるクワイ川橋梁。何度も空襲を受けたため、一部は新しく架け直されたものだが、当時の姿がよく残されている。

た後で、戦争の初期段階で鉄道は部分的にしか使用できなかった。しかし釜山や仁川で陸揚げした兵員や物資を素早く輸送するのに、おおいに役立っている。日本陸軍は伝統的に補給を軽視したと思われているが、日露戦争の際は鉄道の輸送力を利用して、最前線で必要な武器弾薬、食料などを送っていたのだ。

もちろんロシア軍側もシベリア鉄道を経由して、兵員や武器弾薬の輸送を行っている。日露戦争は鉄道を使った総力戦であった。ただシベリア鉄道は距離が長いことと、単線であったため輸送量が限られたことが、日本側には幸いした。そして鉄道大隊は、日露戦争後の明治40年（1907）10月に連隊に昇格している。

さらに第一次世界大戦末期に、日本軍は連合軍の一員としてシベリアに出兵している。ロシアで起こった共産革命をよしとしないイギリスが、チェコスロバキア軍救出の名目で各国の軍隊を集め、ロシアの共産革命軍を攻撃させせようとしたのだ。この時、日本軍は列車を利用しておおいに戦果を上げている。

日本陸軍は日露戦争に続いてシベリア出兵でも、戦地での鉄道利用の重要さを体験したおかげで、戦地にあって鉄道を敷設・修復する術を習熟していった。満州事変、日中戦争、そして大東亜戦争と続いた戦乱に、この教訓が生かされたのである。

アジア各地や日本国内に残る戦時をくぐり抜けた鉄路跡

現代の人の感覚では、日本が欧米列強と干戈を交え、彼らが支配していた東南アジア各地から東インドにいたるまでの広大な地域に、進出したことなど信じ難いことだろう。だがそれらの国々では、戦争の爪痕を今も見ることができる。タイとビルマ（現ミャンマー）を結ぶ泰緬鉄道の痕跡もそのひとつだ。

日本軍は同盟を結んでいたタイから、イギリス軍の拠点が置かれていた隣国のビルマへの軍事作戦を、昭和17年（1942）2月から開始した。そして7月にはビルマ全土を制圧する。イギリス軍は撤退する際、鉄道や付帯施設を破壊。そのため日本軍は鉄道施設の修復から手を付けることになった。さらにタイとビルマを結ぶ鉄道を新たに建設する。それが映画『戦場にかける橋』で描かれた泰緬鉄道である。

映画では事実と異なる誇張や脚色が加えられている。映画ではクワイ川に架かる橋の設計を英軍将校が手伝ったように描かれているが、実際

台湾・高雄

日本統治時代の建造物や機関車が残る

博物館敷地内に静態保存されている日本製蒸気機関車DT609号。建物内には鉄道に関する資料などが展示されている。

高雄市の西の端、高雄MRTの西子灣駅で地上へ出ると、広大な敷地の市立博物館がある。ここはかつて操車場があった場所だ。

は鉄道第九連隊の専門技師が行っている。造り上げたのも木製橋ではなく鉄橋だ。それに爆破されることなく、現在も観光地として利用されている。戦後、連合軍によって廃止に追い込まれた鉄道も、一部は復旧され運行されている。
　日清戦争に勝利した結果、日本が統治することになった台湾にも、当時の遺構が多く残されている。鉄道関連のものを見るならば、高雄を訪れてみたい。昭和15年（1940）に建てられた旧駅舎や、台湾に唯一現存する日本製蒸気機関車DT609号などを見ることができる。
　もちろん、日本国内にも旧軍や戦争に関連した鉄道遺構を見つけることはできる。その多くは戦争の記憶とともに年々風化し、言われなければ気づかない存在と化している。

沖縄県営鉄道
県民の足となって活躍した軽便鉄道跡

戦前の沖縄県には県が運営する軽便鉄道が走っていた。大正3年(1914)に那覇と与那原間の与那原線が開通。その後、嘉手納、糸満方面にも敷設されていった。昭和20年(1945)3月、戦争の激化で運行が停止された。さらに沖縄戦では線路や施設が徹底的に破壊され、戦後は朝鮮戦争のための鉄不足でレールが徴収された。そのうえ道路や米軍基地により鉄道敷地が分断されてしまったため、再び鉄道が運行されることはなかった。現在、鉄路の跡が街中やさとうきび畑に残る(現在糸満駅のトイレ跡は撤去)。

横須賀・田浦
海軍の町であったことを思い出させる線路

横須賀の田浦地区は、幕末の慶応元年(1866)に横須賀造船所が置かれた。さらに明治政府は海軍の横須賀鎮守府を設置する。現在も海上自衛隊の施設がある、まさに海軍の町だ。長浦港方面に延びる貨物線の線路跡や旧海軍の倉庫群が残る。

茨城・那珂湊
鉄道連隊の貨車がまだ線路上に残る

ひたちなか海浜鉄道の那珂湊駅には、陸軍鉄道連隊が開発した貨車「97式軽貨車」がある。この貨車は車軸を可変させて様々な軌間に変更できた。一部の貨車は保線用車両に改造されており、まだ線路上に乗っている。プレートには 昭和19年(1944)、日本車輌製造とある。なお泰緬鉄道でも使用された。

鉄道最需要期

サービスの時代となり鉄道が大衆化した

経済復興の原動力になった鉄道はより快適で身近な存在になった

昭和20年（1945）8月15日、日本降伏。第二次世界大戦が終わった。その日、戦勝国でも鉄道は止まっていたが日本は別であった。日本の至るところで鉄道は動いていたのである。人々は終戦の玉音放送を聞いて、呆然としているところへ、列車の汽笛が響いて我に返ったのだという。

アメリカ軍による空襲の被害は深刻だったが、鉄道は休む暇なく武装解除された多数の軍人、田舎へ疎開していた人たちを故郷へ送り返すという新たな役目が始まった。終戦とともに日本のほとんどの産業がストップしていたが、鉄道輸送はろくに食べるものさえ無いなか、乗務員も駅員も必死で列車を動かした。その甲斐あってか日本は急速な勢いで復興への道を歩んでゆく。

昭和25年（1950）に勃発した朝鮮戦争による特需で日本の経済復興が始まる。そして昭和30年（1955）以降、日本は高度経済成長期に入り、徐々に国民の生活が安定してくる。そしてビジネス客や観光客が増え、人・物・金が国内を動き、増え続ける旅客や貨物を運ぶために輸送力の強化が続いた。国鉄は新型車両を次々と増産にかかったのである。

戦後の焼け野原から世界第2位の経済大国まで上り詰めた例は世界でも類を見ない。この日本の驚異的な経済成長に鉄道の力が

文／上永哲矢

戦後の復興から 高度経済成長への移行

敗戦の痛手にもめげず、
見事に高度成長を
遂げた昭和日本。
その成長の
原動力にもなったのが
休む間もなく動いていた
鉄道だった。
豊かな暮らしを
取り戻した人々は
遠くへ行くばかりでなく、
ただ乗ることにも
楽しみを見出した。

昭和34年（1959）東京駅。東海道本線の全線電化にともない、大阪や九州がグンと近づいた。駅には見送りの客も多く押し寄せ活況を呈す。
（鉄道博物館蔵）

大きく貢献したことは言うまでもない。

たとえば、車体の改善もそのひとつだ。まだ大量に明治・大正期の木造車体が残る中、ＧＨＱの命令もあって、壁や屋根まで鋼製にした客車が製造される。台枠のみに強度を持たせたままでの鋼体化は重量が嵩んだが、その対策として昭和28年（１９５３）頃、電車やディーゼルカーを含むすべての旅客車に「セミモノコック」構造が取り入れられ、安全で軽い車体が製造できるようになった。

また、東海道本線の電化も大きい。それまで沼津駅から浜松駅まで進んでいたが、やがて名古屋駅まで伸び、昭和31年（１９５６）に全線が電化した。そうした中で登場したのが、東海道線の電車特急「こだま」である。時速１１０㎞で東京〜大阪間を走り、6時間50分で結んだ。次いで「つばめ」「はと」も電車化され所要時間は1時間短縮された。

展望車（マイテ39形）を備えた特急列車「つばめ」。東京〜大阪間を結んだ。（鉄道博物館蔵）

昭和33年（１９５８）、東京より北で初めての特急列車「はつかり」が蒸気機関車牽引の客車で走り始める。2年後に初のディーゼル特急に切り替えられ、翌年には改良型の特急「白鳥」として登場。それ以降、非電化区間の花形として各地で活躍する。

そして、ブルートレインの登場である。昭和33年（１９５８）、20系客車が完成し、東京と九州を結ぶ寝台特急「あさかぜ」が走行。ディーゼル発電機を装備した電源車を連結し、全車に冷暖房を完備して快適性を向上させた。「走るホテル」と呼ばれた「あさかぜ」は、人々の驚嘆と賞賛の対象となり、まさに夢を運ぶ列車であった。走行中、乗降扉を自動ロックする機能がついたのもこの頃である。

ブルートレイン、特急列車の存在は人々を旅へと駆り立て、鉄道を利用しての旅が一般化。修学旅行や新婚旅行にも積極的に利用され、主要都市の駅は活況を呈した。「鉄道の旅」全盛期である。

戦前に訪れた黄金時代再来であった。社会に目を向ければ、国鉄はプロ野球団「国鉄スワローズ」を所有。阪神や阪急、近鉄、南海、西鉄など、鉄道各社が対抗するかのように球団運営を始めた。鉄道時代の象徴ともいえる。

この経済発展は、通勤の形態をも変えた。大都市やその郊外の人口が増えたことで首都圏に通う通勤客が増加。昭和35年（１９６０）には東京地区の通勤電車は乗車率３

昭和30年代の博多駅。ラッシュアワーの風景。この頃、東京では乗車率300％を超え、人々は通勤地獄に巻き込まれるようになった。（鉄道博物館蔵）

００％を超える例もあった。この混雑解消のために国鉄は「通勤五方面作戦」を展開。５方向へ放射状に伸びる東海道本線・横須賀線、中央本線、高崎線・東北本線、常磐線、総武本線を複々線化するなど抜本的な輸送力増強策を計画・実行に移して対策に乗り出したのである。

１９６０年代後半になると、陸上では東海道新幹線が開業し、日本初の高速道路である名神高速道路が完成した。そして旅客機の国内線の便数が増え、料金も安くなり利用者が多くなった。これまでのような鉄道の独壇場ではない、つまりスピードと効率の時代が幕を開けたのである。

国鉄はそれらの輸送機関との競争にあたり、主要幹線の複線電化を進め「無煙化」を推進。幹線列車のスピードアップを行った。時代は「より早く、より遠く」を目指しさらなる進化を遂げてゆく。その一方で長距離を移動する寝台列車、ブルートレインなどの人気に陰りも見え始めるのだが、昭和の頃は鉄道の需要はまだまだ健在であり、多くの人に夢を抱かせる存在であることに変わりはなかった。

電車化された特急「こだま」は、時速110㎞で東京〜大阪間を6時間50分で結び、新時代の象徴となる。（鉄道博物館蔵）

昭和前期から昭和末期の鉄道略史

年	日付	出来事
昭和20年（1945）	9月14日	終戦。降伏文書に調印
昭和24年（1949）	6月1日	公共企業体・国鉄が発足
	9月15日	特急列車「へいわ」運行開始 一等車・食堂車も復活
昭和25年（1950）	1月12日	国鉄スワローズが誕生
昭和28年（1953）		テレビの本放送がスタート
昭和31年（1956）	11月19日	東海道本線の全線電化完成
昭和32年（1957）	10月1日	初の寝台列車、急行「彗星」運転開始
	12月17日	日本初のモノレール（懸垂式） 上野懸垂線開業
昭和33年（1958）	10月1日	ブルートレイン「あさかぜ」運転開始
	10月14日	東京タワー完成
	11月1日	東京〜大阪・神戸間に 初の電車特急「こだま」運行開始
昭和34年（1959）	4月10日	皇太子ご成婚
昭和35年（1960）	4月20日	修学旅行用電車「ひので」「きぼう」運転開始
	12月10日	初の気動車特急「はつかり」運転開始
昭和39年（1964）	9月17日	東京モノレール羽田線が開業
	10月1日	東海道新幹線が営業運転を開始
	10月10日	東京オリンピック開催
昭和40年（1965）	10月1日	全国の主要152駅に「みどりの窓口」を設置
昭和44年（1969）	5月10日	列車の等級制を廃止
	5月26日	東名高速道路が全線開通
	7月20日	アポロ11号が人類初の月着陸
昭和51年（1976）	3月	蒸気機関車が全廃
昭和59年（1984）		国鉄盛線、宮古線、久慈線を 第三セクター「三陸鉄道」に転換、開業
昭和61年（1986）	11月1日	国鉄が郵便輸送および荷物輸送を廃止
昭和62年（1987）	4月1日	国鉄分割民営化により JRグループ各社発足
昭和63年（1988）	3月13日	青函トンネル開通、青函連絡船が廃止
	4月10日	瀬戸大橋が開通

昭　和

鉄道も高度成長へ

夜を日に継いで人々の夢を運び続けた寝台列車の一般化 ブルートレイン全盛へ

敗戦の痛手は大きかったが、そこから驚異的な復興を遂げた日本。鉄道は休むことなく進化を続け、ついに東京と九州を乗り換えなしで結ぶ寝台列車、ブルートレインの誕生を迎えた。

昭和49年、ブルートレインに2段式寝台の24系25形が登場。「あさかぜ」も昭和52年から24系25形が使われた。A寝台が連なった特別感が無くなったが、なおも人気は健在だった。昭和60年代に食堂車のグレードアップ、シャワーの設置も行われた。(写真◎米屋こうじ)

昭和30年代に登場した舶来品のごとき青列車

藍色に塗られた客車を機関車が牽引する寝台専用列車。それがブルートレインである。『経済白書』における「もはや戦後ではない」の宣言に代表される、高度成長期の始まりともいうべき昭和30年代に登場した。

東海道本線の全線電化が完成した昭和31年（1956）11月。戦後初の夜行特急列車として、東京と博多を結ぶ「あさかぜ」が運転を開始した。この時にはまだブルートレインの呼称はなかったが、それまでの列車名は従来、天体や鳥類、地名などから名付けられており、この列車も当初は「富士」と名付けられる予定だった。しかし、富士山麓を通過するのは夜間や早朝であり、早朝に到着する意味を込め「あさかぜ」という新鮮な列車名が決まったという。

ブルートレインと呼ばれるようになったのは、日本で初めて全車両に同じ意匠の列車を編成するために製作された20系客車が登場してからである。これは初めて全車両に空調設備を導入、食堂車では電気レンジを調理に用いるなど完全電化された車両となった。そして外観も車体を濃いブルーで塗装し、クリーム色のラインを3本入れた。フランスのパリとコート・ダジュール方面を結んでいた青い豪華列車「ル・トランブルー」にも似たカラーで、舶来品をイメージさせるような当時としては斬新なデザインが愛され、日本風の呼び名「ブルートレイン」と呼ばれるようになったのである。この名は1965年頃から鉄道情報誌などで広く使われ始め、今では愛称として定着。ブルートレイン「あさかぜ」は、昭和33年10月1日、東京〜博多間の走行を開始した。

第二章
レジャーと通勤の時代

角のとれた丸い形が印象的な20系客車。一等寝台車、のちにA寝台の割合が高かった編成の豪華さから「殿様列車」とも呼ばれた。(鉄道博物館蔵)

羨望と驚嘆を受けた
元祖ブルートレイン

あさかぜ

1956年～2005年　東京～博多

全車空調完備という「あさかぜ」の豪華な車両は〝動くホテル〟とも呼ばれた。旅館はもちろん、ホテルでもまだエアコンなどないところが多くあった時代。三等車まで空調化された20系客車は羨望と驚嘆の入り混じった視線で捉えられていた。「あんなものに乗ったら風邪をひく」などと迷信が立ち、それを本気にする人もいたという。しかしブルートレインに乗れないが故の羨望で、誰もが憧れる存在だったともいえる。

列車は電源荷物車のマニ20形に続いて、1号車に1人用個室寝台ルーメット10室と2人用個室寝台コンパートメント4室を備えた2等寝台、2～4号車に2等寝台と座席、5号車に食堂車、6～13号車には3等寝台と座席を備えた13両編成だった。

運転時刻は下りが東京発18時30分、博多着11時40分、上りは博多発16時50分、東京着10時で、車内で夕食と朝食が楽しめる時間帯だった。夕暮れ時に東京駅を発車する列車の姿は憧れの的で、車内には快適な旅を楽しむ人々の笑顔があった。

丸みを帯びた独特な20系客車

元祖ブルートレインとして誕生した20系客車は、後継の14系や24系客車の登場でブルートレインから退いていったが、その後も臨時列車などとして1997年まで使用された。この20系客車の編成前後に連結された車両は、丸みを帯びた独特なフォルムで、ほかの列車を圧倒する存在感があった。引退後、大半の車両が解体されてしまったが、一部は鉄道博物館などに保存され、今もその姿を見ることができる。

20系客車の電源荷物車（マニ20形）。丸みを帯びた独特なフォルムで人気となった。(鉄道博物館蔵)

みずほ

1961年～1994年　東京～熊本・長崎

東京と熊本を結ぶ
不定期列車から誕生

デザインと居住性を改善した

ニュー・ブルートレイン登場

あさかぜ登場から4年後 東京～九州間で4本が運行

最初のブルートレイン「あさかぜ」の人気は高く、九州各県から20系寝台特急運行の要望が相次いだ。

当時は東京～長崎間に特急「平和」、東京～鹿児島間に特急「はやぶさ」が運転されていたが、いずれも旧形客車が中心で空調はなかった。そのため昭和34年（1959）の夏から「平和」が20系化され「さくら」と改称。長崎発着の特急列車は全車空調完備の20系客車となって好評を博す。翌年からは「はやぶさ」にも20系客車が導入、東京～九州間の3本で20系化が完了した。

そして昭和37年（1961）10月1日のダイヤ改正で、東京～熊本間の不定期特急「みずほ」が登場する。翌年には定期運行され、これで東京と九州を結ぶ特急列車は4本体制となる。時代はまさにブルートレイン最需要期であった。

20系で運転されていた当初、「みずほ」は熊本発着の基本編成と大分発着の付属編成を併結。これが昭和35年に独立し「富士」が誕生する。「みずほ」は平成6年（1994）12月3日に廃止されるまで32年間、走り続けた。
（写真2点◎米屋こうじ）

14系「みずほ」の客車（昭和47年）。前年に同区間で「臨時あさかぜ」という名前で運行され、翌年から定期運行された。（鉄道博物館蔵）

20系客車は列車内でのサービス電源を電源車から供給する「集中電源方式」を採用していたことから制約も大きかった。そのため、20系に代わって居住性を向上させ、省力化に対応したのが昭和46年（1971年）から登場した14系だ。冷暖房、照明などのサービス電源を20系の集中式から分散電源方式へと変更し、分割・併合を行いやすくしたことで、「さくら」「みずほ」「あさかぜ」などの列車に使用されて活躍した。実際、昭和30～40年代以降、次第に日本人の体格も向上し、従来の20系では窮屈で不便との声も大きくなっていたことへの対応だった。

ブルートレイン一覧（寝台特急）

列車名	運行区間	廃止日
いなば	東京駅～米子駅	1978.10
安芸	新大阪駅～下関駅	1978.10
北星	上野駅～盛岡駅	1982.11
紀伊	東京駅～紀伊勝浦駅	1984.1
明星	新大阪駅～西鹿児島駅	1986.11
ゆうづる	上野駅～青森駅	1988.3
出羽	上野駅～秋田駅	1993.12
つるぎ	大阪駅～新潟駅	1996.12
みずほ	東京駅～熊本駅・長崎駅	1994.12
鳥海	上野駅～青森駅	1997.3
瀬戸	東京駅～高松駅	1998.7
はくつる	上野駅～青森駅	2002.11
あさかぜ	東京駅～下関駅	2005.3
さくら	東京駅～長崎駅	2005.3
彗星	京都駅～南宮崎駅	2005.10
出雲	東京駅～出雲市駅	2006.3
あかつき	京都駅～長崎駅	2008.3
なは	京都駅～熊本駅	2008.3
はやぶさ	東京駅～熊本駅	2009.3
富士	東京駅～大分駅	2009.3
北陸	上野駅～金沢駅	2010.3
日本海	大阪駅～青森駅	2012.3
あけぼの	上野駅～青森駅	2014.3
北斗星	上野駅～札幌駅	2015.3

第二章
レジャーと通勤の時代

ラストランとなった2009年3月14日、東京駅を後にする富士・はやぶさ。最後尾には富士のエンブレムが付いていた。(撮影◎杉崎行恭)

記憶の中のブルートレイン

21世紀という時代の波に飲まれて消えた寝台特急の数々。鉄道ファンの記憶にいつまでも残る列車たちを振り返る。

惜しまれながら去った九州行きの人気ブルートレイン

富士 はやぶさ

1964年〜2009年 東京〜西鹿児島(大分)
1958年〜2009年 東京〜熊本

富士・はやぶさは、いずれも東京と九州を結ぶ別々の列車だった。それが平成17年(2005)3月のダイヤ改正で「はやぶさ」はそれまで併結していた「さくら」が廃止されたことに伴い、東京〜門司間で「富士」と併結し走行するようになった。

寝台列車としての誕生は「はやぶさ」のほうが早く、昭和33年(1958)10月に東京〜鹿児島間で運行が開始された。「あさかぜ」「さくら」に続く第3のブルートレインだった。

「富士」の方だが、特急列車の愛称としての歴史は日本最古であった。明治45年(1912)から戦時中の昭和19年(1944)まで汐留駅(新橋)〜下関駅間で運行していた。それが廃止され、昭和39年(1964)10月に寝台特急「みずほ」の大分編成が独立し、東京〜大分間に20系寝台特急「富士」が誕生した。こうして「みずほ」から独立する形で、日本の名峰を意味する「富士」の名前が復活したのである。

EF66形電気機関車に牽引されて走る、在りし日の「富士・はやぶさ」。この2本が廃止後、関門トンネルを越えて走行する特急列車は姿を消してしまった。(写真◎金盛正樹)

北陸

ビジネス客にも愛された北陸行き寝台列車

1975年〜2010年
上野〜金沢

平成元年からは近距離寝台のモデル列車として、A寝台1人用個室の「シングルデラックス」やB寝台1人用個室の「ソロ」、シャワー室付き車両が連結し、快適性に配慮していた。(写真◎金盛正樹)

「北陸」は上野と金沢間を結んだ寝台列車で、14系客車を使用。最も走行距離の短いブルートレインながら多くの鉄道ファンに親しまれていた。大正11年（1922）、信越本線経由で運転を開始した上野〜金沢間を結んでいた夜行急行がルーツで、東海道・山陽新幹線博多開業に伴う昭和50年3月改正によって20系の寝台特急「北陸」に格上げされた。昭和53年10月改正で車両をB寝台の幅が広い14系に変更すると、運転時間は短く、そして快適に移動できるということで人気を博した。当時北陸には新幹線では行けないため、多くのビジネス客にも愛用されたが、2010年3月で廃止となった。

日本海

関西と東北、長距離移動の醍醐味が味わえた

1968年〜2012年
大阪〜青森

青函トンネル開業に伴う昭和63年3月13日のダイヤ改正後「日本海1・4号」が函館駅まで延長運転を行っていた。特に日本海側の人には貴重な移動手段だった。(写真◎金盛正樹)

大正13年（1924）7月31日、羽越本線全通時に運行を開始した大阪と青森を結ぶ急行列車が前身である。戦後の昭和25年（1950）に「日本海」の愛称がつき、昭和43年（1968）10月、それまでの急行「日本海」を「きたぐに」と改めた。そして新たに20系ブルートレインを使用した寝台特急「日本海」が誕生した。昭和50年に車両が14系客車に置き換えられて快適性がアップ。昼行のキハ80系特急「白鳥」とともに好評を博し、長距離を走るため、北陸や新潟からの移動も可能で重宝されていた。しかし、惜しまれながら2012年3月「きたぐに」とともに廃止されてしまった。

個室寝台が連結されたほか、1990年3月から普通車座席指定席車両として、グリーン席並みのリクライニングシートを備えた「レガートシート」も連結。(写真◎金盛正樹)

なは
あかつき

関西発のブルトレとして生き残っていたが……

なは
1968年〜2008年
京都(新大阪)〜熊本

あかつき
1968年〜2008年
京都(新大阪)〜長崎

関西より西の鉄道ファンに長年親しまれていた「なは」「あかつき」。最晩年は、京都〜鳥栖間で両列車を併結する運転となっていた。「なは」は、昭和43年（1968）10月に新大阪〜西鹿児島の82系特急列車で初めて登場。沖縄の本土復帰を願って公募の中から選ばれた。当時は急行列車だったが、山陽新幹線が全通した昭和50年（1975）3月、寝台特急となってブルートレインの仲間入りをした。「あかつき」は1965年10月に新大阪〜西鹿児島駅・長崎駅間の寝台特急列車として運行を開始した。京阪神と九州を結ぶ関西ブルートレインの元祖であり、最後まで残った列車でもあった。そして2005年から「彗星」の廃止により「なは」と併結運行されていたが、2008年3月を最後に廃止となった。EF形電気機関車に牽かれる末期の車両は哀愁を帯びていた。

静岡、浜松では長時間停車するので列車を降りて買い出しや散歩をする乗客も多かった。繁忙期は臨時列車も隣に停まった。
(写真◎降矢裕子)

のんびり列車で育む旅の思い出

夜行普通・快速列車

若者の懐に優しかった普通列車「大垣夜行」

若かりし頃、関西へ遊びに行く手段といえば「大垣夜行」と呼ばれる普通列車に乗って行くか、夜行バスを使うものだと思っていた。東京駅を23時半頃に出発、岐阜県の大垣には翌朝7時前に着く。普通車料金だけで、夜のうちに移動できるから宿泊代もいらない。早朝から京都や大阪を遊び歩けるという夢のような列車だったのである。

当時、この列車は使い古しと言っても良いような寂れた車両で、当然ながら全車自由席。ゴールデンウィークや夏休みともなれば、何時間も前から始発の東京駅、東海道線のホームには乗客の行列ができていた。ずっとホームで待っているのも大変なので、ある程度行列ができたら荷物を置き、場所だけキープして駅構内で適当に過ごすのが恒例となった。普通列車だから会社や宴会帰りのビジネスマンやOLも小田原あたりま

青春18きっぷ

上記「大垣夜行」の乗客の多くが「青春18きっぷ」による利用客だった。新幹線・特急・急行を除く普通列車・快速列車などに1日乗り放題となる。国鉄が1982年3月1日に「青春18のびのびきっぷ」として発売を開始し、翌年春から現名称になった。青少年・学生をイメージしたネーミングだが、年齢制限はなく誰でも購入・利用できる。ただし、利用期間は学生の長期休暇期間(春・夏・冬休み)とその前後に限られる。

国鉄 ㊎
青春18 のびのびきっぷ
(普通列車乗車券)
国鉄全線 (特急・急行列車・ホーバー及び自動車を除く)
¥2000
乗車船日 57. 3.29 当日限り有効
・普通列車の普通車及びホーバー以外の連絡船の普通船室に限って乗車船できます。
・乗車船前に駅、旅行センター、旅行会社で必ず乗車船日の記入を受けてください。
・昭和57年5月31日までにお使いください。
昭和 57年 3月21日 古川 発行 ③

発売当初は1日券3枚+2日券1枚のセットで8000円。
現在は1枚で5日使えて1万2050円。

では一緒に乗り込んで来るわけで、その混雑ぶりは半端でなかった。さすがに「青春18きっぷ」シーズンは1本だけでは客をさばき切れず、品川駅始発の臨時列車も運行されるほどの盛況ぶりだった。席に座れず、デッキに立ったまま大垣まで行くこともあったほどだ。

もっとも、これはオンシーズンに限ってのこと。オフシーズンはガラガラの日も多く、4人掛けのボックス席を一人で占領することもできた。足を向かいの席へ伸ばしたり、無理やり横になったり……色々と工夫してみるも、終点に着くまで熟睡できた試しはなかった。それでも元気だったのは、若かったからだろう。しかし、乗客は若者が大半ながら年配の人も結構見たものだ。4人掛けシートでは時々、ワンカップを飲むおじさんと話すこともあった。寝ない人もいたし、タフな人が多かった。

「午前4時前、浜松で30分近く停車するので、駅前にあるコンビニへ買出しに行くのが楽しみでした。初めて乗った時は真夜中なのに大勢のお客さんが電車を降りて行く異様な光景に驚きましたが、みんな元気で楽しかったですね」。平成4年（1992）、この列車を利用した乗客は懐かしそうに振り返る。

この大垣夜行だが、元々は明治22年から走っていた東京～神戸・大阪間の長距離普通列車が前身といえる。

それが昭和43年の10月に行われた大規模ダイヤ改正（通称ヨンサントオ）で廃止される見込みだったが、この普通列車を惜しむ声が多く寄せられ、当時の国鉄総裁・石田礼助の決断で存続が決まった。東京～大垣間に短縮はされたが、安価で長距離を移動できる「夜汽車」を彷彿とさせる名物列車として毎日、長年にわたって運行されてきた。

しかし、ついに平成8年（1996）淘汰の波が押し寄せた。全車指定席の列車となり「ムーンライトながら」と命名された。座席指定料金510円を支払えば前もって並ぶ必要はなくなったし、座席は2人掛けのリクライニングシートになったことで過ごしやすくはなった。が、国鉄時代を思わせる大衆的な雰囲気はなくなり、活気も薄れて上品な列車へと変わった。さらに平成21年（2009）からは臨時列車扱いになり、年間に数える程度の運行となった。

「大垣夜行」を利用した場合、そのまま普通列車を乗り継いで西へ向かうのが常で、その日のうちに九州まで行ったこともある。熟睡できない分、昼間に猛烈な睡魔に襲われることもあった。ブルートレイン以上に「大垣夜行」が記憶に残っている人も多いかも知れない。

平成28年（2016）まで運行されていた夜行急行「はまなす」のカーペットカー。旅人同士、夜をともにするのも楽しかった。（写真◎米屋こうじ）

見知らぬ人とのゴロ寝

昭和63年（1988）から平成14年（2002）まで、14年間運行されていた快速「ミッドナイト」。函館～札幌間を結び、上下列車とも始発23時30分、終着6時30分というわかりやすいダイヤだった。2両編成のうち、1両は「カーペットカー」で、指定席料金の300円のみで横になることができ、枕と毛布も用意されていた。青函連絡船の升席を思わせるもので、非常に有り難い存在だった。カーペットカーは快速「はまなす」（青森～函館間）にも連結されていたが2段ベッド式で、ミッドナイトのような升席ではない。

推理小説の舞台になった寝台列車

夜行列車に文庫本を持ち込み、読書にふけったことのある人も多いはず。特に、乗車した列車を舞台にした小説を読むと自分がその登場人物になったかのような錯覚に陥ったことだろう。松本清張の『点と線』は夜行特急「あさかぜ」が作中に登場する。西村京太郎の『寝台特急殺人事件』はブルートレインブームの真っ只中に書かれた累計120万部のベストセラー。『大垣行345M列車の殺意』は短編4本の最後に「大垣夜行」を舞台にした作品が収録されている。

点と線
松本清張　文春文庫

寝台特急殺人事件
西村京太郎　光文社文庫

大垣行
345M列車の殺意
西村京太郎　新潮文庫

多目的時代

多様化する列車の用途

〝みんなで移動〟が幸せだった時代 イベント列車の登場

遠足から新婚旅行まで、多様化に拍車

列車の黄金時代。ただ移動するだけでなく、車内で過ごし、友人や親しい人と時間を共有するそれ自体が喜びであり幸せだった。かつて、そんな期待に応える列車が数多くあった。

お座敷列車

昭和35年(1960)、盛岡鉄道管理局の「お座敷列車」。みんながリラックスした様子。青だたみの上で民謡を踊りだす人もいた。(鉄道博物館蔵)

遠足

ジョイトレ、コンセプトカー 様々な呼び名があった列車たち

イベント列車という存在が登場し始めたのは国鉄時代の昭和35年（1960）に、畳が敷かれた「お座敷列車」が走行してからのこと。それが1980年代後半になると、さらに多様化し、一般の営業列車で使われる客車とは別に、お座敷列車やサロンカーなど特別な設備を兼ね備えた列車が次々登場するようになる。

展望席、お座敷、個室、カラオケ設備、ミニステージ、サロンルーム（談話スペース）といった、通常の列車にはない設備が作られ、差別化が図られた。それは次第に「ジョイフルトレイン」や「コンセプトカー」とも呼ばれるようになった。その背景にあるのは、当時は、国鉄が分割・民営化する時期であり、イメージアップおよび増収が図られたという事情だった。輸送方法の大幅な見直しなどにより、大量の余剰車両が発生したため、その有効活用策としても重要だったのである。

さて、国鉄時代に登場した元祖・イベント列車「お座敷列車」の話に戻るが、昭和35年（1960）盛岡鉄道管理局でスハ88形を改造して造ったスハシ29形だった。これは食堂車を改造したもので、当時の日本人の宴会趣向をコンセプトにしたもの

今も昔も、子どもたちが珍しいものを見て無邪気に喜ぶ姿は可愛らしい。ましてや当時、遠くへ行くこと自体が喜びで、見るもの聞くものすべてが新鮮だったことだろう。
（鉄道博物館蔵）

第二章

レジャーと通勤の時代

だった。昭和40年代後半以降は各地にお座敷専用車両が続々と登場し、ゆったりくつろげる団体専用列車の基本アイテムとなる。

学生向けの「修学旅行列車」が登場したのは、「お座敷列車」よりも前の昭和24年（1949）頃だった。日本における修学旅行は明治15年（1882）に栃木県第一中学校（現在の栃木県立宇都宮高等学校）の生徒たちが先生に引率され、東京・上野で開かれた「第二回勧業博覧会」を見学したことが始まり。それからは「長途遠足」の名で11日間の旅行を実施した学校もあったというから、本当に大らか過ぎた時代といえる。戦時中に一時禁止されたが、戦後まもなく復活。国鉄が「生徒5割引・引率教職員2割引」で学生団体の引き受けを再開したので修学旅行も次第に復活し、1950年代には本格的に再開されていった。

東京〜伊豆間を走っていた週末運行の温泉観光準急列車「いでゆ」「いこい」の使用車両が、週末以外は余剰となるため、日本ツーリスト（後の近畿日本ツーリスト）の斡旋によって日光・京都・大阪方面に「修学旅行専用列車」が設定された。これは東京〜京都〜大阪といった需要の多い区間にあらかじめ修学旅行列車

第二章

レジャーと通勤の時代

修学旅行

のダイヤを設定し、それにしたがって運行された。昭和33年（1958）に文部省通達によって遠足・修学旅行が「学校行事」と規定されたことで、修学旅行列車専用車両の製造のニーズも高まっていった。

　そして翌年に初の専用電車となる155系電車が登場し4月20日から「ひので」・「きぼう」の運行が開始されたのである。

新婚夫婦がこぞって〝鉄道ハネムーン〟へ

　修学旅行と並び、昭和を思わせる「ハレ」の出来事といえば新婚旅行が挙げられる。幕末に坂本龍馬夫妻が薩摩の霧島や妙見温泉へ出かけて以来、日本人の新婚夫婦はこぞってハネムーンに出かける伝統がある。高度経済成長期までは、近場に2～3泊する程度のものがほとんどだったが、昭和30年代後半になると風向きが変わる。東京～大阪間に臨時急行列車「ことぶき」号が運行されたのである。

　昭和38年（1963）10月、大阪駅を出発した東京行きの臨時夜行列車「ことぶき号」は73組146人の全員が新婚客で、沼津や熱海などで降りた。寝台ではなく全車1等座席車の夜行列車なので、夫婦仲良く寄り添って眠ったが、到着前に疲れてしまったようである。昭和42年（1967）には京都、大阪方面から宮崎への寝台夜行の運行が始まり、好評を博した。

「あまりに予約が殺到するので、予約を取るより断る方が上手になった」と当時のホテルマンが回想する。昭和49年（1974）に宮崎市に宿泊した新婚客は約37万組。世はまさに新婚旅行ブームであった。

　しかし、それから半世紀近くが経ち、今では修学旅行も新婚旅行も飛行機や新幹線によるものが大半となり、目的地も海外や沖縄など列車で行けない場所が選ばれることが多くなった。

　バブル崩壊以降、小人数での旅行やバスでの旅行が主流となったことで、団体専用列車を使う機会は減り、大人数に対応したお座敷列車や欧風列車といったイベント列車・ジョイフルトレインは減多に見られないものになっている。

昭和34年（1959）4月20日、日本初の修学旅行専用車両「ひので」。品川～京都間に関東地区の中学生を乗せた。関西地区向け「きぼう」も運行。（鉄道博物館蔵）

主な企画列車・イベント列車一覧

JR北海道
1973～97「くつろぎ」
1986～2004「フラノエクスプレス」
JR東日本
1981～97「なごやか」
1981～2002「サロン佐渡」
1986～2002「ふれあいみちのく」
1986～2000「江戸」
JR東海
1982～97「いこい」
1983～2000「お座敷車」
1989～99「ゆうゆう東海」
JR西日本
1981～2008「旅路」
1986～95「ゆぅトピア」
1989～99「ビバ・ウエスト」
1989～2005「セイシェル」
JR四国
1988～92「旅立ち」
1988～92「レインボー」
JR九州
1983～2007「らくだ号」
1993～95「しらぬい」
1987～94「BUNBUN」

哀愁ただようスマートな車体

ボンネット型車両の過去と今

国鉄時代のカラーと形式を残していた151系や481系と呼ばれるボンネット型の車両。鉄路から消えて久しいあの列車を偲ぶ。

特急列車「つばめ」。戦後初の国鉄特急として東京～大阪間を結んだ特急「へいわ」が前身。昭和35年（1960）6月より151系で走行、6時間30分で東京と大阪を結んだ。（鉄道博物館蔵）

人々の常識を変えた ボンネット電車「こだま」

昭和33年11月1日、東海道本線の東京と大阪の間を6時間50分で結ぶ電車特急「こだま」が登場した。

これまでにないスピード感と電車特急の貫禄を備えたボンネットスタイルは一躍人気の的となる。その151系という形の車体は、運転台を高い位置に設置し、前面部分をボンネットにするというスタイルは斬新かつ、新時代の特急列車にふさわしい車両のデザインだった。最初に使用した列車が「こだま」であることから、151系電車は「こだま形」とまで呼ばれ、昭和39年10月に東海道新幹線が開業するまで東海道本線のエースとして活躍していたのである。

ボンネットの中身は、ブレーキなどに必要な圧搾空気を作るコンプレッサー、低圧電源を供給する電動発電機などだ。コンプレッサーはピストンを上下させて空気を圧縮するので非常に音が大きい。ボンネットはその音の発生源を客室から遠ざける目的で設計されたもので、「少しでも静かで快適な車内空間をつくりたい」という設計者の熱意と工夫から生まれた。これはボンネット型バス、高級セダンなどの自動車も同じだ。

しかし、コンプレッサーも電動発電機も技術の進歩によって小型になり静音化もされ、車両の床下に格納されるようになった。ボンネットが不要になると、特急形電車のデザインは自由になり、先頭車に扉を付け、連結時には通路として利用できるようになった。こうしてボンネット型車両は淘汰されたわけだが、あの独特のデザインを懐かしみ、再会を望む人は多いはずである。

最後のボンネット型列車「能登」

上野駅と金沢駅を結ぶ夜行急行で、大正11年（1922）から上野～金沢間を結んだ773・772列車がその前身。昭和50年（1975）の改正で急行「北陸」の愛称を変更する形で誕生し、上越線経由で上野～金沢間を結ぶ夜行急行列車として定着した。寝台特急「北陸」を補完する列車として人気を博したが、2010年3月のダイヤ改正で臨時列車となり、2012年3月を最後に運行が中止されている。

函館港を出た羊蹄丸。青函航路の船旅は修学旅行の定番で、甲板は学生たちで賑わう日も多かった。
（鉄道博物館蔵）

鉄道博物館蔵

昭和とともに去った海峡の女王

青函連絡船メモリアル

明治～昭和の鉄道を語るうえで欠かせない青函連絡船。スピードと効率の時代の訪れ、そして、トンネル開通と同時に姿を消したあの巨大客船。今、当時の思い出とともに海峡船を振り返る――。

文◎上永哲矢

■青函航路
青函連絡船は国鉄の北海道旅客鉄道（現在のJR北海道）が運営。青森～函館間の「青函航路」113kmを3時間50分で結んだ。1日7往復しており、普通運賃2000円、寝台料金は2400円、グリーン席1600円、自由席1100円、乗用車は大きさにより9700円～2万1100円だった。
※データはいずれも昭和63年（1988）廃止時のもの。

連絡船の存在があったから北へ旅に出たくなった

関東に生まれ育った私にとって、北海道は海を隔てた北の果て。異国のように、遠い存在だった。飛行機で行く以外は、鉄道でも車でも行けない、本当に神秘に満ちた土地であったのだ。小学生になりたての頃、ようやく青函連絡船というものが青森と函館の間を結んでいると聞いて興奮したことを思い出す。

それから10年後、まさに廃止が決まった昭和最後の年の春。友人と青函連絡船に乗るため、上野から「青春18きっぷ」で列車を乗り継ぎ青森へ。改札口を通り、タラップを渡って桟橋に停泊していた連絡船「摩周丸」に乗り込んだ。

間近で見る船は、あちこちで塗装

がはがれ、錆が浮き、随分くたびれている印象を受けた。それは歴戦を戦い抜いた老将のような佇まいだった。船内の設備も古びていて垢抜けない。でもそれが良かった。とにかく〝連絡船に乗って海を渡る〟ことが目的だった私にとっては何もかもが特別。出港時、ドラの音が高らかに鳴り響く。あれは航海の安全を祈っての伝統的な習慣と聞いたが、まさに北の大地へ歩みを進める掛け声のようで胸がときめいた。

竜飛岬に陽が沈み、青森の町の灯火が遠くなり、黒くなった海に白い航跡を描いて船は港を離れてゆく。船内を見ると、升席（座敷）ではさっそく団体客が陣取って酒盛りを始めている。オセロに興じる人たちもいれば、早々に枕を置いて横になり、寝入ってしまった人もいる。ひとり静かに煙草を吹かす人もいる。そういえば当時は、公共の場での喫煙も珍しくなかった。騒がしい中にも、昭和らしい大らかさと活気があった。バブルで好景気の頃だったからだろうか。当時、携帯ゲームやスマホなどなかったが、みんな楽しそうだった。あの空間にそのような無粋なものは似つかわしくない。

船上での食事も楽しみだった。いか刺し定食（８００円）、鮭三平汁

青森駅の乗船口。青森駅発着の「はつかり」「白鳥」「八甲田」など特急・急行など多くの列車が、連絡船との接続を重視したダイヤで運行されていた。（写真◎米屋こうじ）

定食（600円）はじめ、さすがに北海の幸を使ったメニューは美味であった。子どもだったので少し高価に感じたが「海峡ラーメン」や、カレーが500円と、廃止直前の値段設定は当時「吉野家」の牛丼並盛りが370円であったことを考えると、良心的な設定だったように思う。

　アイスクリーム売り場もあった。今のように生のソフトクリームではなく、コーンにシンプルなバニラアイスを盛り付けるハーゲンダッツ式で1個100円。さほど愛想のないお姉さんが1人で長蛇の列をさばいていたのも良き思い出だ。コーヒー、アルコール類、トースト類を提供するサロン（喫茶室）のほか、船舶公衆電話コーナー、接続列車のきっぷ売場、娯楽室など、やたらと設備が充実していた。船内の賑わいは、この船がこの年限りで廃止されるとは思えぬほどで、土日には臨時便まで出ていたそうだ。それもそのはず。この時期は廃止を惜しんでの「連絡船フィーバー」であったのだ。

青函トンネルの開通と同日に最後の就航で役目を終える

　末期の乗客数は年間約200万人で、ピーク時の約500万人の半数にも満たなかったが、廃止が決定してからの1年間は260万人。私のように、過去に利用したことのない人が記念乗船に来たからで、それを思うと子ども心に後ろめたさを感じたものだが、致し方ない。

　乗客数減少の理由は明らかで、1970年代に航空機が身近になったことにより、旅客機の利用者の増加。それに伴う鉄道利用客の減少いわゆる「国鉄離れ」に拍車がかかった。それでも弘前・函館の桜の時期や、青森ねぶたや函館港まつりが行われる夏、年末年始の帰省シーズンなどは超満員となり、一定のニーズは根強くあったようだ。

　当時の北海道新聞には、廃止を惜しむ声が多く寄せられている。

「青函連絡船が廃止され、この汽笛がぷつりとやんだその後には、今と違う雑然とした車の音や、ハイテクノロジーで集まる企業の音しか聞こえてこないのだろうか。あの懐かしさをこめた音色が聞こえなくなるという寂しさは、日増しに現実化されつつあるのは確かなようだ」（昭和61年・函館在住の28歳薬剤師）

　その一方で、こんな声もあった。

「現代はスピードと多様化の時代である。連絡船に乗ろうと呼びかけても、時の流れには抗しがたいようだ。ユックリズムが性に合っていた私自身だが、年とともに、体が長時間の乗り物に耐えられない、悲鳴をあげるようになってきた」（昭和62年・函館在住の54歳主婦）

　このような乗客個々の思惑とはさほど関係もなく、昭和36年（1961）3月から始まった青函トンネルの工事は着々と進み、24年かかってついに貫通した。トンネルの開通、青函連絡船の廃止はイコールの関係として昭和63年（1988）3月13日に同時に実施された——。

　船は大きく旋回し、函館港の方へ向きを変える。到着を控え、座敷で寝そべっていた乗客たちが起き上がって下船の支度を始めた。いよいよ初めての北海道上陸。あたりは漆黒の闇だったが、「逸る」というのは、あんな気持ちのことを言うのだろう。船旅は古来、日本人の旅の原点。私にもその血が流れている。今思えば自然なことかもしれない。それが最初で最後の連絡船体験であった。

青森駅ホームの地面に「連絡船」の案内表示が残るなど、その痕跡から当時を偲べる。（写真◎米屋こうじ）

青函連絡船 年譜

年	月日	事項
明治6年（1873）	1月	開拓使が定期航路を開設
明治18年（1885）		日本郵船が運航開始
明治24年（1891）	9月1日	青森駅開業
明治37年（1904）	7月1日	函館駅開業
明治41年（1908）	3月7日	国鉄が連航開始。「比羅夫丸」就航
大正13年（1924）	5月21日	初の客載車両渡船「翔鳳丸」就航
昭和20年（1945）	7月14日	米海軍の空襲で8隻が沈没
昭和29年（1954）	9月26日	洞爺丸沈没、不明・死者1155人
昭和40年（1965）	10月	所要4時間30分が3時間50分に
昭和42年（1967）	6月1日	乗用車の航送を開始
昭和55年（1980）	7月21日	マリーンガール登場。接客面向上
昭和62年（1987）	4月1日	国鉄民営化、北海道旅客鉄道発足
昭和63年（1988）	3月13日	青函トンネル開通。通常運航終了
	9月19日	復活運航が終了、完全廃止

第三章　高速移動の幕開け

国際標準軌による新たな鉄道に未来を賭けろ

鉄道マンの悲願であった 高速鉄道の実現

戦争が終わって10年も経過すると、人々の暮らしにも余裕が生じるようになってきた。戦時中は中断していた、特急や寝台といった列車も次々と復活していく。そして東海道本線が全線電化されると、より速く移動する列車の登場が期待されるようになってきた。

文◎野田伊豆守　写真◎浅水浩二（特記を除く）

高速移動の時代になると鉄道は瞬く間に輸送力の限界を迎えた

昭和31年（1956）11月19日、東海道本線の全線電化が完成した。この日に発表されたダイヤ改正では、特急列車のスピードアップが目玉となっていたのである。昭和29年9月に特急「へいわ」として、東京～大阪間を運行していた列車は、愛称の公募によって翌年1月から「つばめ」に変更された。さらに6月には姉妹列車の「はと」も追加される。

このふたつの特急は、運行当初は東京と大阪の間を9時間で走行していた。それが昭和30年10月のダイヤ改正で8時間に短縮されていた。さらに東海道本線全線電化により、7時間30分で結ばれることになったのだ。牽引は全区間EF58形電気機関車が担当。蒸気機関車のように煤煙で車体が汚れてしまう心配がなくなったので、客車・機関車とも明るい塗装に変更することになった。従来のぶどう色（濃茶色）からライトグリーンになったのである。その色は何となく蛇を連想させたので、「青大将」のニックネームで呼ばれた。

昭和25年（1950）に勃発した朝鮮戦争を契機に、経済再建が軌道に乗ってきたとはいえ、戦争に敗れて国土が徹底的に荒廃させられてから、わずか10年足らずのうちに、鉄道はかつての盛況を取り戻した。

夕陽に浮かび上がる富士山をバックに疾走する500系新幹線。山陽新幹線区間では、当時の営業最高速度である時速300kmを実現している。

国鉄の旅客輸送人員については、昭和11年度が10億6千万人だったのに対し、昭和30年度は38億5千万人に膨れ上がっている。貨物輸送も163億トンが426億トンに達したのであった。

しかし設備に関して国鉄は、老朽化した車両や荒廃したままの施設を、騙しながら使っているのが現状であった。このままでは、毎年6％のペースで増え続ける東海道本線の輸送量をさばくことはできない。昭和31年の段階で、すでに輸送力は飽和状態になっていたのである。そこで国鉄内部に「東海道線増強調査会」が設置された。

調査会では、どのような形で線路の増設を行い、輸送力を強化するのかが話し合われたのである。現行の路線は狭軌のままで、それと平行する線を敷設する複々線案、別のルートで複線を増設する案などが検討された。そこで当時の国鉄総裁であった十河（そごう）信二と、技師長の島秀雄は「これまで培ってきた鉄道の技術を集大成して、理想的な鉄道システムを構築しよう」と提案する。

そのためには今までとはまったく違う、新しい鉄道を建設する必要がある、という考えに行き着く。こうして広軌（世界標準軌）を採用した新線を敷設し、電車方式による高速列車を走らせる計画が机上に上げられたのである。

まさに〝夢の超特急〟が産声をあげようとしていた時代だったのである。

JR東日本が2011年3月5日から「はやぶさ」として営業運転を開始したE5系。従来のグリーン車よりも上位のグランクラス導入も話題となった。

世界を覆いつつあった〝鉄道斜陽論〟それを凌駕した夢の超特急計画

鉄道発祥の国イギリスは、第二次世界大戦の際にドイツ軍による激しい空襲に襲われ、鉄道も甚大な被害を被った。1923年から続いていた4大鉄道会社、いわゆる「ビッグフォー」は戦時中に統合され、戦争遂行に協力を惜しまなかった。だが投資は減少してゆき、設備や車両は荒廃してしまう。戦後になると自動車や航空機がより台頭してきたため、政府は鉄道事業ではすでに利益を挙げられないと考えた。そこで1948年に国有化し、公共事業の一環とすることにした。

鉄道事業が衰退しつつあったのは、何も

北陸新幹線金沢延伸開業に先がけ、新たに導入される新幹線E7・W7系が公開された（2014年当時）。JR東日本・西日本が共同開発。和をコンセプトとしている。

イギリスだけのことではなかった。こうした諸外国の例から、日本でも鉄道斜陽論を唱える識者が多く存在した。いずれ遠くない将来に、流通の主役は自動車や航空機に取って代わられるというのである。

一方国鉄内部では狭軌による線を増やし、現行の路線と一体的に運行させたいという意見が強かった。新線建設は内外から反対の声が挙ったのだ。

だが昭和32年（1957）5月、鉄道技術研究所（現・鉄道技術総合研究所）が行った、創立50周年の記念講演会の席上で、東京と大阪をわずか3時間で結ぶことが可能であることを発表。一大センセーションを巻き起こしたのである。さらに各方面への粘り強い説得を続けていった。

ついに昭和33年7月に、運輸省内に設けられた日本国有鉄道幹線調査会が、東海道に広軌別線による新規路線の建設を、強力に推進するべきである、という答申を行う。こうして多くの反対に阻まれたにもかかわらず、将来の鉄道の姿を模索し、それを実現しようとした十河総裁や島技術長の信念が認められたのであった。これは明治以来、何度も検討されては挫折を繰り返してきた、広軌鉄道建設の夢が実現へ向けて動き出したことなのである。そこで日本に鉄道が誕生して以来、多くの鉄道マンの悲願でもあった広軌の導入、そして高速鉄道誕生への歩みを、振り返ってみることにしたい。

2011年3月12日、博多～鹿児島中央間全線が開通した九州新幹線。部分開業時から使用されていた800系は、マイナーチェンジを受けた。(写真◎金盛正樹)

東海道新幹線開通までの略史

年	月日	出来事
明治40年（1907）	2月9日	標準軌電車による東京～大阪間高速鉄道出願
明治43年（1910）	11月	東京～下関間広軌改築計画を閣議決定
明治44年（1911）	8月30日	財政上の理由で広軌改築計画中止を閣議決定
大正3年（1914）	12月20日	東京駅開業
大正6年（1917）	5月23日	広軌改築試験を実施
	10月25日	国有鉄道軌間変更案を発表
大正8年（1919）	2月24日	広軌改築中止を表明
昭和5年（1930）	10月1日	国鉄、東京～神戸間に特急「燕」運転開始
昭和9年（1934）	11月1日	満鉄、大連～新京間に特急「あじあ号」運転
昭和14年（1939）	11月6日	軌間1435㎜の新幹線計画具体化
昭和15年（1940）	3月25日	東京～下関間の幹線増設工事の予算が閣議通過
昭和19年（1944）		資材難と労働力不足で新幹線工事中止
昭和20年（1945）	8月15日	終戦
昭和21年（1946）	6月	新幹線計画再開が検討されるも却下される
昭和31年（1956）	11月19日	東海道本線全線電化完成
昭和32年（1957）	5月25日	東京～大阪3時間運転の超特急構想発表
昭和33年（1958）	11月1日	国鉄発の電車特急「こだま」運転開始
昭和34年（1959）	4月20日	新丹那トンネル熱海口で東海道新幹線起工式
	10月8日	新丹那トンネル起工式を来宮方坑口で挙行
昭和35年（1960）	1月27日	始発駅は東京、終端役は宮原操車場と決定
	11月2日	東山トンネル工事着工
昭和36年（1961）	2月3日	新大阪駅の起工式挙行
	5月2日	世界銀行と約288億円の借款契約調印
昭和37年（1962）	4月20日	鴨宮にモデル線管理区設置
	6月26日	鴨宮モデル線で試作電車の試運転開始
	9月20日	新丹那トンネル貫通（完成は64年1月）
昭和38年（1963）	3月30日	試作電車が時速256㎞の世界記録を出す
	6月20日	新幹線開業時ダイヤは1日30往復前後に決定
昭和39年（1964）	1月20日	東京～新大阪間全線の用地買収が完了
	3月2日	営業用量産車（後の0系）の試運転開始
	4月21日	モデル線管理区廃止
	7月1日	最終レールが締結され515・4㎞が全通
	7月7日	公募により愛称「ひかり」「こだま」に決定
	7月25日	全線で試運転が開始（東京～新大阪間10時間）
	8月25日	超特急ダイヤによる全線試運転に成功
	10月1日	東海道新幹線開業

電車新時代

新たな鉄道の未来を模索

遂に7時間を切る速さで東京〜大阪間が結ばれた

電車の速さを知らしめた特急「こだま」の登場

荒廃した国土を復興させるには、鉄道は欠かせない存在だった。やがて鉄道網が復活すると、より強力な輸送力を持つ列車の誕生が待ち望まれた。その先鞭を付けたのが電車特急であった。

国鉄の輸送力強化に関し二転三転してきた改軌問題

明治22年（1889）に新橋〜神戸間が全通すると、旅客や物流の需要が増大してゆき、列車は順次増発されていった。そんな中で明治29年（1896）9月1日の時刻改正で、新橋と神戸間に4往復の直通列車が設定されたのである。しかもそのうちの1往復は急行列車であった。こうして日本の鉄道も、順調に輸送力増強が図られていった。

だが明治後期になると、日本の資本主義が定着・発展してきたことで、輸送力や速力の点で劣る狭軌（1067㎜）の鉄道に限界が感じられるようになる。早晩、輸送需要に対応できなくなることも考えられた。そこで軌間を広軌（世界標準軌・1435㎜）に改軌して、輸送力を大幅に向上させようという動きが活発化してきたのである。

当時の鉄道の存在は、現在では考えられないほど大きかった。その方向性を巡っては、軍部も関わる政治問題に発展するほどであった。なかでも激しく争ったのが、非政友会系の後藤新平を中心とする改主建従派（幹線の広軌への改良優先派）と、政友会の原敬を中心とした建主改従派（狭軌のまま全国への鉄道網建設を優先する派）であった。

後藤新平が鉄道院総裁を務めていた大正6年（1917）、横浜鉄道で広軌改築試験が行われ、その実現も目前という雰囲気が漂った。しかし翌年に起こった米騒動の責任を負い、寺内正毅内閣が総辞職。政友会の原敬内閣が発足すると、広軌改築は凍結されてしまう。その後も内閣が代わるたびに、方針は二転三転す

C62形蒸気機関車に牽引され山科付近を通過する特急「つばめ」。C62は1948年から翌年にかけて49両製造された。おもに優等列車の牽引に使用された。
(鉄道博物館蔵)

満鉄の花形特急が広軌の優位性を証明

内地（戦前の日本国内のこと）では広軌改築計画が挫折したが、日本が経営権を握っていた南満州鉄道では、最初から広軌が採用されていた。しかも複線、重量レールという恵まれた条件だったため、国際的な列車のスピードと対等に近いレベルで走行する特急「あじあ号」を運行できたのである。この成果は、広軌の優位性を示す具体的な例として、新幹線計画における車両構想に、多大な影響を及ぼしたと思われる。

大正6年に横浜鉄道で行われた広軌改築試験の様子。広軌に改造した2323号機関車と客貨車を実際に走らせ、その性能を確認した。（鉄道博物館蔵）

る。結局、狭軌のままでいかにして広軌に劣らない輸送力や速力を得ることができるか。それが日本の鉄道の命題となったのである。

昭和12年（1937）に日中戦争が始まると、軍事輸送を中心とした国内と大陸間の輸送量が急増する。政党の利害によりお蔵入りになった広軌改築計画だが、まったく新しい構想の新線を増設し、輸送力の増強を図る、という形で復活した。それは東京と下関の間に、広軌による複線の路線を新たに建設。同区間を12時間で結ぶ、というものである。一般には「弾丸列車」と呼ばれ、昭和16年（1941）に着工された。だがその後の戦局の悪化により、昭和18年度で工事は中止されている。

破壊され尽くした鉄道網は経済活動と両輪で復興する

日本全国が激しい空襲に見舞われた戦争末期、国内の鉄道網は壊滅的な被害を受けた。終戦後、それらの路線を修復しつつ、老朽化した設備も酷使しながら、復興期の輸送を担ってきた。やがて昭和29年（1954）からは高度経済成長と呼ばれる好景気がやって来る。それは何段階かに分かれ、昭和48年（1973）まで続く。その間、日本は世界第2

由比の海岸線を走る電車特急「こだま」。昭和34年頃に撮影されたもの。現在は海側に東名高速道路が走っている。（鉄道博物館蔵）

位の経済大国になるまでの成長を遂げた。その途次であった昭和33年（1958）11月1日、国鉄初の電車特急「こだま」が登場する。

当時は電車というと、比較的近距離の移動のための乗り物、といった観念が強かった。だが年々電化される路線が増えてきて、昭和31年には東海道本線の全線が電化される。そして電車も、長距離運行に使用されるようになってきていたのだ。

国鉄の技術陣は、新たに導入する「こだま」形151系（当初は20系）をデビューさせる前段階に、小田急電鉄が新宿～小田原間を1時間で結ぶために開発した3000形SE車を借り受けて、東海道本線でスピードテストを行っている。さらに国鉄電車初の平行カルダン駆動方式を採用したモハ90系（後の101系）でも、同様の試験を行った。

「こだま」はこうして確証と自信を得た結果、導入が決定された。電車特急が登場する以前は、東海道本線の最高速度は95㎞であった。電車特急はこれを110㎞まで上げることが可能となったのだ。それにより、東京～大阪間を片道6時間50分で結ぶことができるようになった。無理をすれば日帰りで大阪出張ができるようになったことから、別名「ビジネス特急」とも呼ばれている。

「こだま」という愛称は、1日で行って帰って来る、まるで呼べば応える山のこだまのようだ、というイメージから名付けられた。それまでの蒸気機関車や電気機関車の運用は、片道走ると終着地点で1泊し、翌日に帰って来るというもの。それが折り返しも手間いらずで、1日1往復できるようになったことが、大きく作用している。

この「こだま」が運行を開始する前年の昭和32年（1957）5月30日、鉄道技術研究所（現・鉄道技術総合研究所）が、東京と大阪をわずか3時間で結ぶ超特急の構想を発表した。これこそ日本に鉄道が誕生して以来、多くの鉄道関係者が望んできた広軌による新幹線が、具体的に動き出した瞬間である。

新幹線計画を推し進めてきたのは、十河信二国鉄総裁と、島秀雄技師長である。そして「新幹線建設基準委員会」が設立された。軌間は正式に1435㎜と定められ、昭和34年4月20日、新丹那トンネル熱海口において、起工式が行われたのである。

昭和35年頃、有楽町駅付近を通過する上りの「こだま」。この151系特急形電車は、東海道新幹線が開通するまで東京と大阪・神戸間を結ぶ花形列車であった。（鉄道博物館蔵）

第三章
高速移動の幕開け

電車特急「こだま」および「つばめ」に連結されたパーラーカー、クロ151形。大きな固定窓が採用された、当時の日本を代表する豪華客車。（鉄道博物館蔵）

「こだま」には軽食と飲み物を提供するビュッフェ式食堂車が連結されていた。軽食なので本格的な厨房は不要。立食にして省スペース化を図った。（鉄道博物館蔵）

鉄道マンの悲願が遂に達成。世界初の高速鉄道が誕生

夢の超特急 東海道新幹線 0系発進！

新幹線建設が始まったその同じ年に、アジアで初となる東京オリンピック開催が決まる。オリンピックの開会式に間に合わせるために、関係者たちは多くの困難に立ち向かっていく。

戦前に培った高速列車計画の遺産が大きな助けとなる

高度経済成長が続く昭和30年代は、戦後の鉄道黄金時代でもあった。国民の所得が増えたことで、ビジネスだけでなく観光目的の乗客が増え続けた。同時に物流も増え続けたため、それまでの路線だけでは輸送力の限界が見えてきた。とくに顕著だったのが東海道本線である。

もともと東海道線が走っている地域は、江戸時代の五街道のひとつであり、もっとも往来が激しかった東海道にほぼ沿っている。東の東京、西の大阪だけでなく、中間には京都や名古屋、静岡といった都市が存在することから、戦前より人や物の流れは国内で群を抜いていた。

それが高度経済成長とともに、メガロポリス化（いくつかの大都市が帯状に連なっている都市群のこと）してきた。そこで新たな交通システムとして、新幹線建設に向けた体制が、急ピッチで整えられていく。新幹線建設のための予算は、昭和34年（１９５９）３月に国会で承認されている。建設規定を制定し、用地を買収・確保。さらに新たに導入される車両や、それに伴う設備の技術開発や実験なども、早急に実施されていくことになった。

というのもその２カ月後の５月26日、西ドイツのミュンヘンで開催されたＩＯＣ総会において、東京が欧米３都市を破り、第18回夏季オリンピックの開催地に選出される。その開会式に合わせて、新幹線を開業させれば、国際社会に対するアピールは計り知れないほど大きい。オリンピック開催は昭和39年（１９６４）。新幹線の工期は５年と見積もられていたので、間に合うかどうかのギリギリのタイミングであった。

路線計画は戦前の弾丸列車計画を引き継ぐことにした。戦前に全線の20％の用地が買収済みだったこと、日本坂トンネルが完成しており、新丹那トンネルも途中まで工事が進んでいたことが、ルートを決めるうえで大きかった。

交流電化方式による全線電車運転、踏切は設けない全線立体交差、高速運転に適した勾配と曲線。さらにＡＴＣ（自動列車制御装置）やＣＴＣ（列車集中制御装置）などを取り入れ、時速２１０㎞という最高速度でも、安全に運行できるようにした。その際に活用したデータには、弾丸列車計画のものも多い。まさしく新

浜松工場の台車組み立ての様子。（鉄道博物館蔵）

熱海と静岡間（現熱海～三島間）を試験走行中のA編成＋B編成の実験車両。1964年5月27日撮影。（写真◎岩崎信雄）

1964年10月1日、東京駅で行われた新幹線開業式。テープカットは石田国鉄総裁。この場に十河前総裁、島元技師長の姿はなかった。(鉄道博物館蔵)

現在の三島駅付近にあった、旧三島車両基地。正式な名前は東京運転所三島派出所。現在、周囲の風景は激変しているが、富士山の姿は変わらない。(写真◎岩崎信雄)

第三章

高速移動の幕開け

幹線計画にとって、計り知れないほどの遺産だったのである。

東京五輪開幕を目前にした絶妙のタイミングで開通する

新幹線の建設には、1000億円を超える資金が必要であった。昭和35年（1960）の大卒平均初任給が1万3030円、理髪料の最低料金が160円という時代。当初から建設資金の面で不安があった。

そこで発展途上国や戦争で疲弊した国の復興を助けるため、低金利で融資を行ってくれる世界銀行（国際復興開発銀行）から、8000万ドル（約288億円）の借款を取り付けることになった。

何とか資金面の問題をクリア。工事が始まると、実際の路線の一部区間を完成させて、試作車両を走らせるための実験線とした。それが鴨宮～相模川間約22kmの区間で、一般にも公開されている。実際に試作車による試験が開始されたのは、昭和37年（1962）6月から。その年の10月31日には、国内初の時速200km運転に成功。さらに翌年の3月30日には時速256kmという、電車による世界最高時速を記録した。

そして昭和39年10月1日、東京～新大阪間515・4kmが一気に開通する。東京オリンピックの開幕が10日後に迫るタイミングであった。一番列車が東京駅を発車する光景は、NHKテレビが全国放送を行った。記念のテープカットを行ったのは、国鉄総裁石田禮助。誰もが〝新幹線生みの親〟と認める十河信二前総裁、島秀雄技師長らは、開業前年に建設費が予定額を大幅にオーバーし、国鉄の財政を逼迫させたことの責任を負い、国鉄を去っていたのだ。

なお双方の起点に関してだが、東京は従来からある東京駅の八重洲口にホームを増設。大阪は将来さらに西へ延伸することを念頭に置き、淀川の北岸の新大阪とされた。

開業時の東京～新大阪間の所要時間は「ひかり」が4時間、「こだま」は5時間であった。「ひかり」が3時間10分で走り始めたのは、昭和40年（1965）11月1日からである。

ところで東海道新幹線が開通するとともに、それまで在来線で活躍していた電車特急「こだま」については、東海道線のエースの座を新幹線に譲り渡している。

こうして東京～大阪区間は廃止となり、特徴あるボンネット形の151系電車は、山陽本線の特急「つばめ」「はと」「しおじ」「うずしお」「ゆうなぎ」に運用された。そして昭和40～41年にかけ改造が実施され、順次姿を消していくのである。

快適性も妥協せず

試作車両の目的は、走行性能を測ることだけではない。車内の静粛性や揺れといった、快適さを調べる目的も兼ねている。それにはシートの形状や座り心地なども、当然含まれていた。写真のように完全なベンチシートになっているものと、現行のシートと同じように1人分ずつ分かれているタイプがあった。

面白いのは窓に対して平行に固定できるシートが用意されていたこと。残りのシートの基本スタイルは、回転しないボックスタイプであった。

窓に対して平行に向いたシートが見える。さらに完全ベンチシートが使われている。（写真◎岩崎信雄）

真剣な表情で新幹線を運転するシーン。営業運転時ではなく試験走行時のもの。（鉄道博物館蔵）

発展期

路線網の拡充と増える新機種

国鉄、そしてJRとなっても日本全国に広がる路線網

鉄道に新たな未来を提案した新幹線ネットワーク

莫大な建設費を要する新幹線は、国鉄の赤字を膨らませた。そこで打ち出されたのが、国鉄を分割民営化することである。その結果、新幹線網は日本全国へと広がる様相を呈してきた。

東海道新幹線の成功により全国への整備方針が決定

東海道新幹線の開業により、世界的に斜陽産業と見られていた鉄道に、新たな光明が差す。新幹線はその高速性、安全性、一度に大量の人を運べること、さらには確実に目的地に着けるという点で、優れている交通機関であるということを、内外に知らしめることができたのだ。そればかりではなく、新幹線によって結ばれた地域を東海道メガロポリスとして、より発展へと導いたのである。

その一方、経済が発展するとともに、東海道ベルト地帯への人口集中が問題となってきた。その逆に過疎化する地域も現れたのである。この問題を解決するために政府は、全国的な交通と通信のネットワークを整

車両基地にズラリと並んだ新幹線車両。手前から300系、500系と続き、100系の姿も見える。現在、手前から2、3番目に見えている500系を除いて現役を引退。500系も山陽新幹線の「こだま」のみで運行中。(写真◎浅水浩二)

備する必要があると考えた。そのひとつが新幹線である。

新たなネットワークを構築するために、延長7200㎞という、全国新幹線鉄道網を構想した。その具体的な建設予定は、第一に青函トンネルの建設とともに札幌まで1本で結べる北海道新幹線が挙げられる。そのほかに東北、日本海沿岸、上越、成田、北陸、山陽、山陰、それに第2東海道などがあった。こうした構想をふまえ、昭和45年（1970）5月18日に「全国新幹線鉄道整備法」が公布されたのである。

法律が定められたことで、東海道新幹線が国鉄の輸送力の増強を目的としていたのに対し、山陽を除く新幹線は、どちらかと言えば国土を均衡した発展に結び付ける意味合いが強かった。いずれにしても、運輸大臣が定める基本方針に従い、国鉄と日本鉄道建設公団が建設を進めていくことになった。

まず昭和46年4月に、次の3路線について整備計画が決まる。それは

・東北新幹線の東京～盛岡間
・上越新幹線の東京～新潟間
・成田新幹線の東京～成田間

である。山陽新幹線に関しては、東海道新幹線が開業した3年後の昭和42年（1967）、早くも建設工事がスタートしていた。

さらに「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和46年には東北新幹線、上越新幹線の建設工事も始まる。だが建設中の成田空港へのアクセス路線として、昭和49年（1974）に着工した成田新幹線に関しては、用地取得が難航していたうえに、周辺自治体から建設反対の声が激しかった。そこにオイルショックが追い打ちをかけたため、昭和58年（1983）に工事は中止となってしまった。結局、国鉄が民営化された昭和62年（1987）、成田新幹線に関する基本計画が失効した。

すでに建設が終わっていた施設は、こうして成田空港高速鉄道線に転用されることになったのである。幻となった成田新幹線の東京駅が入るはずだった施設は現在、京葉線東京駅として利用されている。

新幹線で初めて時速300kmでの営業運転を実現した500系。その特徴あるノーズのデザインは、今も多くのファンを持つ。今は最高速を285kmに抑えている。（写真◎浅水浩二）

一見すると0系との区別がつきにくかった200系。しかし上越新幹線の下りでは、時速275km走行が可能な車両も存在していた。（写真◎浅水浩二）

右／初の全車2階建て車両を用いたE1系。12両編成だが、16両編成に匹敵する座席数を確保。最高速は240kmなので、後半は上越新幹線でのみ活躍。2012年に引退。左／Maxがつく上越新幹線の「とき」と「たにがわ」には、オール2階建てE4系を使用。8両編成が基本だが、16両編成にもできる。その際の定員は高速列車では世界一。(写真◎浅水浩二)

分割民営化後、再び活発に動き出した新幹線計画

昭和48年（1973）11月には、さらに次の5路線に関する整備計画も発表されている。それは

・北海道新幹線の青森～札幌間
・東北新幹線の盛岡～青森間
・北陸新幹線の東京～大阪間
・九州新幹線の福岡～鹿児島間
・九州新幹線の福岡～長崎間

であった。

しかし直後にオイルショックに見舞われたため、東北や上越以外はすぐ工事に取りかかることは見送られた。すでに着工している東北と上越も、用地買収が進まず、難工事が続いたおかげで、当初の計画よりも工期が5年も伸びてしまった。

このふたつの新幹線は、昭和57年（1982）11月15日、発着駅を大宮に設定するという暫定的な形ながら、ようやく開業にこぎ着けた。計画の前段階から部分的に用地買収が終わっていたり、工事が進んでいたりした東海道新幹線の工期の倍以上を要してしまった。そして昭和60年に上野まで乗り入れるようになると、東北や上越方面に出かける人が新幹線を利用するケースが大幅に増えた。

2014年より時速320kmで走行し、東京～新青森間をわずか2時間59分で結ぶE5系。
(写真◎浅水浩二)

この頃になると、国鉄の赤字は手のつけられない状態になってしまった。新幹線の建設費も、それに拍車をかけている。このままでは財政健全化はとても不可能ということで、ついに国鉄分割民営化に踏み切ることが決定される。そして昭和62年（1987）4月1日、JRとして新たなスタートを切った。

分割民営化後、新幹線に関しては上越と東北新幹線はJR東日本、東海道新幹線はJR東海、山陽新幹線はJR西日本が運営を担当することになった。そして当初設備に関しては「新幹線保有機構」という、別の事業者が有していた。だが経営が安定するとともに、新幹線を運営するJR3社はこれを買い取っている。

その後、JR東日本は新たな線路を敷設するのではなく、既存の在来線を改良。専用車両を用いて新幹線規格（フル規格）の本線から、そのまま直通させることができるミニ新幹線網を広げていった。1992年7月1日に山形新幹線として福島～山形間が開通。さらに1999年には山形～新庄間が延伸。また1997年3月22日には盛岡～秋田間が秋田新幹線として開通している。

惜しまれつつも姿を消した食堂車

開業当時、東京～新大阪間をひかりは4時間、こだまは5時間で結んだ。乗車時間が比較的短いので、本格的な食堂車の連結はせずに、ビュッフェ形式を採用した。昭和50年の博多開業の前年、乗車時間が6時間を超えることによる需要が見込めたため、食堂車が連結される。

その後、2階建て車両があった100系では客席を2階に設定。1階をカフェテリアにした車両もあった。だがスピードアップの結果、利用者が減少。2000年には営業を終了した。

上／博多延伸で導入された食堂車。下右／ビュッフェスタイルのカウンター。下左／キッズルームを用意した車両。(写真◎金盛正樹)

都会的なフォルムを有するN700系。スピードアップもさることながら、環境性能の向上にも力を入れている。特殊な樹脂製の全周ホロの装着や、突起物を省いたことで、車内外の騒音を軽減。
(写真◎浅水浩二)

未来へ

日本の宝、羽ばたく

日本の新幹線から世界の〝Shinkansen〟へ 開業50周年を迎えてもなお 進化は永遠に

華々しく開業した北陸新幹線や北海道新幹線。さらに九州でも長崎への延伸工事が始まっている。東海道新幹線誕生から50余年。ますますネットワークを広げ続ける新幹線から目が離せない。

日本全国に延伸する新幹線 未来の超高速列車にも注目

国鉄の分割民営化は、赤字を抱えて凍結せざるを得なかった、整備新幹線計画を前進させることにもつながった。工事は各地で再開。東北新幹線は2002年に盛岡〜八戸間、2010年には八戸〜新青森間が開通した。これで東北新幹線は全線が開通したことになる。

そして九州新幹線も2004年に鹿児島ルートの一部、新八代〜鹿児島中央間が開通。さらに2011年には博多と新八代間が通じ、鹿児島ルートが全通した。1998年の長野冬季オリンピックに先がけて、1997年に東京と長野の間で部分開業していた北陸新幹線（部分開業区間の名称は長野新幹線）は、2015年の春には金沢まで延伸。さらに北海道新幹線も、2016年の春に新青森〜新函館間が開業した。なかでも延伸開業が近づいた北陸新幹線では、投入される新型車両のE7系とW7系の試験走行の公開や試乗会が行われ、開業前から大変な盛り上がりを見せていた。

こうした新規路線網の建設だけでなく、新たな技術の導入や新型車両の開発・投入なども積極的に行われた。東海道山陽新幹線では1992年に300系が登場し、少し間を置いて1997年に500系が誕生。以後は1999年の700系、2004年の800系（九州新幹線）、2007年のN700系、2013年のN700Aという具合に新型車両が投入されている。

最新モデルのN700Aは、デビュー以来好評を博しているN700をさらに進化させ、快適性や安全性はもとより、環境性能をさらに高めている。それは静粛性を高めることと省電力のために、モーターを制御する装置の冷却方式を、走行時に起こる風を利用するシステムを導入したことが一例として挙げられる。

JR東日本所有の新幹線車両は1992年の400系から始まり、1994年のE1系、1997年にはE2系、E3系、E4系と立て続けに投入。そして2011年にE5系、2013年にはE6系が加わっている。東北、上越、山形、秋田と路線が多いので、おのずと車両もバラエティに富んでいるのだ。

そして今後の注目が、次世代の新幹線として期待されている超電導リニア（かつてのリニアモーターカ

右／九州新幹線の新800系は700系をベースにして、急な上り坂が多い九州新幹線の環境に合わせてアレンジされている。全車普通車で、シートの配列は2＋2列。
左／秋田新幹線用に登場したE6系。フェラーリのデザインも担当した日本人デザイナー奥山清行氏が監修。最高速は320km。（800系写真◎金盛正樹、E6系写真◎浅水浩二）

ー）による中央新幹線だ。1990年から山梨県都留市で実験線の建設に着手。1996年からは実験を開始している。現在のところ品川〜名古屋間が2027年、名古屋〜大阪間は2045年に開業予定となっている。超電導磁石によって車体が浮き上がり、実験では世界最高速603㎞を記録した夢の乗り物。そんな未知の世界を早く体験してみたい。

山梨の実験線に停車中の超電導リニアL0系。完成すれば東京〜名古屋間が40分、東京〜大阪間は67分で結ばれる。実験線は約43kmに延伸されたので、走行実験は今後ますます充実するだろう。
(写真◎金盛正樹)

第三章
高速移動の幕開け

安全運行を陰で支える「ドクターイエロー」

東海道新幹線の線路上を、黄色の塗装に青いラインが入った列車が走っているのを見たことがあるだろうか。これは「ドクターイエロー」と呼ばれる総合試験車である。1編成で軌道、信号、架線の検測をまとめて行う優れものなのだ。かつては軌道と架線（電気）は別の車両で検測を行っていたが、山陽新幹線が開業すると、別々に行うのは無駄が多いので、ひとつにまとめられた。高速走行をしながらデータを収集している。

高速時代に対応するため、700系がベースの923形が登場。
(写真◎浅水浩二)

東北新幹線の本線においてE5系（上）とE6系（下）が接続走行。連結時の最高速は300kmに抑えられていたが、2014年に320kmに引き上げられた。色の取り合わせも魅力である。
(写真◎浅水浩二)

歴代の名車と一緒に時間旅行
鉄道博物館体験記

鉄道創業期の1号機関車から最新鋭の新幹線まで
日本の鉄路を走り続けてきた〝本物〟の車両たちに触れながら、
鉄道150年の歴史を体感できる鉄道ファン魅惑の聖地を訪ねた。

写真・文／松本典久（鉄道ジャーナリスト）

C57形蒸気機関車
製造年：昭和15年（1940）

車両ステーション中央の転車台で出迎えてくれるのは旅客用に開発されたC57形だ。国鉄蒸気機関車開発の円熟期に誕生、その性能はもちろんのこと優美なスタイルでも有名。炭水車上に積まれた石炭もリアルだ。

埼玉県さいたま市にある「鉄道博物館」は、国内で最大級の規模を誇る鉄道専門の博物館だ。ＪＲ東日本の創立20周年記念事業のメインプロジェクトとして開設されたものだが、収集対象や展示は同社のみならず、日本の鉄道の歴史や技術などを幅広く紹介する施設となっている。

大宮駅に隣接する鉄道用地に建てられているが、大宮駅からはニューシャトルこと埼玉新都市交通伊奈線を利用するのが便利だ。ひと駅目の「鉄道博物館（大成）駅」で下車すると、もう改札口を出た所から鉄道博物館のプロムナードが始まる。

エントランスホールから車両ステーションに進み、最初に出迎えてくれるのは1号機関車である。今から150年ほど前の明治5年（1872）に日本初の鉄道として新橋〜横浜間で運転が始まった。この時に使われた蒸気機関車は10両全てがイギリスから輸入されたが、これはそのうちの1両だ。到着後の検査を最初に受けたため、栄えある1号機関車となったそうだ。鉄道記念物であるとともに国の重要文化財にも指定されている。

鉄道博物館では当時の様子を伝えるべく、新橋駅のホームを再現、さらに〝最古客車図〟をもとにして製

明治～大正

国指定重要文化財
鉄道記念物

1号機関車
（150形蒸気機関車）

製造年：明治4年（1871）

明治5年、新橋～横浜間で運転を開始。当時の機関車は全てイギリスからの輸入だったが、そこで最初に検査を受けたのが1号機関車だ。のちに形式名は150形とされている。銘板には製造年1871の文字も読める。

鉄道記念物

弁慶号機関車
（7100形蒸気機関車）

製造年：明治13年（1880）

北海道ではアメリカ製のSLで鉄道運転が始まった。先頭部のカウキャッチャー、火の粉止め機能を備えた大きな煙突、まるでウエスタン映画に出て来そうなスタイル。ここでも銘板の数字に注目したい。

作された小さな客車も連結している。

新橋駅の裏手にまわり込むと、大きなダイヤモンドスタック煙突、先端部のカウキャッチャー、警鐘など、まるでウエスタン映画に出て来そうな蒸気機関車が現われる。実際、こちらはアメリカから輸入されたものだ。これは北海道最初の鉄道となった幌内鉄道で活躍した。明治期の北海道開発はアメリカから技術者を招いて行われたこともあり、鉄道もアメリカ流になったそうだ。

のちに7100形を名のるようになるが、当初の名前は「弁慶」。ほかにも「義経」「静」といった仲間も存在、いずれも国内各地で大切に保存されている。

歩を進めていくと、今度は茶色の電車が現われる。大正時代、中央線や山手線で使われたナデ6110形電車だ。車体は木造で、屋根にはパンタグラフの替わりに2本のポールが取り付けられている。この時代は、ここから電気をとっていたのだ。この電車も鉄道記念物および国の重要文化財に指定されている。

ナデ6110形電車の向かいには、ひと回り小さな木造客車（ハニフ1形）も展示されているが、これは明治時代、中央本線の前身となる甲武鉄道が導入した電車だ。地方私鉄に売却される際にモーターを外して客車として使われ、その姿のまま展示されているが、定期的にプロジェクションマッピングで電車時代の姿も再現してくれる。

車両ステーションの中央には巨大な転車台（ターンテーブル）が設けられ、蒸気機関車が載っている。磐越西線で運転されている「SLばんえつ物語」などでもおなじみのC57形だが、国鉄最後のSLけん引定期旅客列車を担当した135号機である。平日の15時に、汽笛を鳴らしながら転車台の回転実演が行われている。

転車台の先は昭和の時代に活躍した車両が並んでいる。

クリーム色に赤帯でボンネットスタイルの良く似た電車が2両展示されているが、転車台から見て右側が直流区間用の特急形電車（クハ181形）、左側が直流区間と交流区間の双方を行き来できる交直両用特急形電車（クハ481形）だ。ともに昭和40年（1965）に製造され、前者は上越線の特急「とき」や中央本線の特急「あずさ」、後者は東北本線の特急「ひばり」「やまばと」などとして活躍してきた。

クハ181形の隣に展示されている青い客車は、〝ブルートレイン〟と呼ばれた寝台特急用のナハネフ22形だ。客室は、昼間が座席、夜間は寝台として使われ、その転換作業の様子も再現されている。

車両ステーションの奥には、東海道新幹線の初代車両（0系）や東北・上越新幹線で活躍した200系もあ

1号機関車のプレート

1号機関車にはイギリスの機関車製造所の銘板とともに日本語のプレートも掲げられている。1号機関車は国鉄での役目を終えた後、島原鉄道に移籍した。その後、国鉄に返還される際に別れを惜しむ同社社長の言葉が取り付けられた。

9850形蒸気機関車

製造年：大正元年（1912）

東海道線全通時、国府津〜沼津間は御殿場を経由するルートだった。ここでは急勾配が連続、走り装置を2組備えた力のあるドイツ製マレー式も導入。複雑な構造が判るような展示になっている。

鉄道記念物

善光号機関車（1290形蒸気機関車）

製造年：明治14年（1881）

日本で最初の私鉄となった日本鉄道がイギリスから輸入したSL。機関車名は埼玉県川口市の善光寺付近で陸揚げされたことにちなむ。各地の鉄道建設工事に活躍した。

国指定重要文化財　準鉄道記念物

ED40形電気機関車

製造年：大正10年（1921）

信越本線横川〜軽井沢間（現廃止）には66.7‰（1000mで66.7mの差が付く）の勾配があった。この勾配克服のため、線路の中央部にラックレールを敷設、機関車の歯車とかみ合わせて運転された。

ハニフ1形客車（デ963形電車）

製造年：明治37年（1904）

明治37年、中央本線の前身となる甲武鉄道で普通鉄道として日本初の電車運転が始まった。当初運転されたのがデ963形電車だ。その後、モーターを外した客車として活用され、今に残っている。

る。さらに本館から2018年に新しくできた南館へと向かえば、〝Max〟と呼ばれたE1系、山形新幹線用の400系、そして東北・北海道新幹線の「はやぶさ」などとして活躍しているE5系が並んでいる。

　このように車両ステーションを歩いていくと、主要車両を通じて日本の鉄道の歴史が読み取れるのだ。

　また、鉄道博物館の展示は、実物車両だけではない。鉄道ファンにとってはお宝となる歴代列車のヘッドマークや駅名標、さらには鉄道や車両の仕組み、信号や踏切、線路などの施設を紹介するコーナーもある。また、単に所蔵品を展示するだけでなく、運転士や車掌、駅員など、鉄道を取り巻くさまざまな仕事を実体験できる展示にも注目したい。なかでも人気のあるのは、運転体験ができるシミュレータだ。ここではSLから新幹線までさまざまな車種の運転ができる。

　また、本館2階にある鉄道ジオラマも見落とせない。約23×10mという広大なスペースに80分の1の大きさ（新幹線車両は87分の1）で鉄道の走る風景が再現されている。毎日数回、新幹線から特急、さらには首都圏の通勤電車や貨物列車まで約1200mにもおよぶ線路をかけめぐるプログラムが実演される。一日の流れに合せて変化する照明のなかで、鉄道のいろいろなシーンを楽しむことができるのだ。

　最後に本館および南館の屋上にも上がってみよう。それぞれパノラマデッキ、トレインテラスと呼ばれているが、ここからはすぐ近くで本物の新幹線、通勤電車、ニューシャトルなどの走行シーンを見ることもできる。特に新幹線はおもに高架線を走っているため、なかなかその走行を眺めることはできず、貴重な想い出となるはずである。

クモハ40形電車

製造年：昭和11年（1936）

国鉄で初めて20m車体を採用した電車。車体を大型化したことで輸送力がアップ、上写真の車内構造とともにこれが通勤電車の基本となった。丸みのある前頭部などが特徴的である。床や窓枠は木造、照明は白熱灯だが、ロングシートに吊り輪という基本構造は今日の通勤電車と変わらない。

EF55形電気機関車

製造年：昭和11年（1936）

東海道本線の特急用に製造された電気機関車。世界的に流線型デザインが流行った時代で国鉄もこれを追従している。近年の一時期、動態に整備されてJR東日本エリアで運転されたが、この時に「ムーミン」の愛称でも呼ばれていた。

昭和（戦前）

昭和(戦後)

21形新幹線電車
(0系電車)
製造年:昭和39年(1964)

昭和39年10月1日、東京〜新大阪間の東海道新幹線が開業した。北海道から九州まで国内各地を結ぶ新幹線ネットワークはここから始まったのである。開業時の様子を再現して展示。

ナハネフ22形客車
(20系客車)
製造年:昭和39年(1964)

走るホテルとして人気を誇ったのが「ブルートレイン」として知られた寝台特急だ。夜間は寝台、昼間は座席となる専用の寝台客車を使って日本各地を結んだ。列車名は「あさかぜ」など。

EF66形電気機関車
製造年:昭和43年(1968)

EF66形は特急貨物用として開発された電気機関車だ。高速運転、しかも力持ちという性能を持つことから貨物需要の減少に伴い、国鉄晩年からは「ブルートレイン」もけん引するようになった。青い車体が青い寝台客車に似合った。

クハ481形電車
製造年:昭和40年(1965)

国鉄時代、在来線の特急用に開発された電車だ。高速運転に適した高運転台にボンネットと独特なスタイルで一世を風靡した。485系は直流・交流電化を問わず運転できる性能を持ち、全国各地で活躍してきた。

鉄道博物館 てつどうはくぶつかん
埼玉県さいたま市大宮区大成町3-47
TEL／048-651-0088(休館日を除く10:00〜18:00)
開館時間／10:00〜17:00(入館は〜16:30)
休館日／火曜、年末年始　入館料／一般1330円ほか
アクセス／JR「大宮駅」より埼玉新都市交通ニューシャトルで2分　「鉄道博物館(大成)駅」下車、徒歩約1分
www.railway-museum.jp/

本館および南館の屋上からは本物の新幹線も見える。

鉄道博物館で旅の気分も満喫!!
レストラン&ミュージアムショップ

トレインレストラン
日本食堂

車両ステーション2階にある食堂車をテーマとしたレストラン。一部のテーブルは食堂車を模したインテリアの中に収まり、まるで列車に乗っている気分で食事を楽しめる。ビーフシチューや、ハヤシライスなど洋食メニューが豊富に揃い、食器やシルバーは寝台特急「北斗星」の食堂車で使われていた本物だ。走り去った列車たちに思いを馳せ、ノスタルジックなひと時を楽しみたい。

TEL／048-662-0811　営業時間／平日は11:00〜(16:30LO)、土休日は10:30〜(16:30LO)

「ビーフシチュー」(2130円)は食堂車の厨房から受け継がれた伝統のデミグラスソースで牛肉をじっくり煮込んだ逸品。

※料金は全て税込

プティゴーフル2缶セット
鉄道博物館限定
1080円

ミュージアムショップ
TRAINIART(トレニアート)

鉄道博物館のミュージアムショップでは、大人から子どもまでさまざまな世代が楽しめる鉄道グッズや鉄道玩具を多数揃えている。鉄道を想起させるデザインや機能にこだわった鉄道博物館限定のオリジナルグッズも必見だ。

TEL／048-662-2727　営業時間／10:00〜17:00

JR東日本商品化許諾済、鉄道博物館商品化許諾済

※新型コロナウイルス(COVID-19)の影響で内容が変更になる場合がございます。ホームページをご確認下さい。

Part.2

大特集

明治日本鉄道紀行

鉄道開業、私鉄の勃興、日清・日露戦争、国鉄誕生まで

西欧の技術を積極的に取り入れ、富国強兵を目指す日本。必要だったのは人や物、情報をつなぐための輸送力と速さであり、それを実現した画期的な手段が〝鉄道〟だったのである。

文／上永哲矢（P88〜91、P104〜109）、野田伊豆守（P92〜95、P114〜129）、松本典久（P96〜103、P110〜113）

『日光案内:日本鉄道会社線』（明治26年）国立国会図書館蔵より

古地図で楽しむ 明治日本の鉄道路線図

明治5年の鉄道開業から四半世紀余り、各地では鉄道の建設ラッシュを迎えていた。ここでは明治29年に初版が発行された『大日本全圖・新鐵道起工及設計線路』を参考に、当時の状況を地域ごとに読み解いてみたい。

文／松本典久（鉄道ジャーナリスト）

旭川駅

明治31年（1898）、官設鉄道の拠点として開業。車両基地も併設され、各方面に向かう運行上の重要拠点として整備されていった。

幌内駅

幌内炭鉱で産出する石炭の積み出し駅として明治15年（1882）に開業。JR幌内線として継続されていたが、昭和62年（1987）廃止。

Hokkaido

北海道

北海道開拓による資源開発と官営幌内鉄道

北海道の鉄道建設は「開拓」という明治政府の政策とともに進められた。これが北海道の鉄道網整備の大きな特徴ともなっている。

明治13年（1880）、開拓使（当時、開拓のために設置された官庁）所管として幌内鉄道の建設が始まった。同年11月には手宮〜札幌間で仮開業、2年後に幌内まで全通している。この鉄道の主目的は沿線で産出する石炭を小樽港まで運ぶもので、「弁慶号」をはじめ西部劇に出てくるような蒸気機関車が活躍した。

その後、北海道炭礦鉄道会社が設立され、幌内鉄道の業務を引き継ぐとともに路線の拡張を進めていく。

同社は夕張など空知地方の炭鉱と港を結ぶルートを整備すべく現在のJR室蘭線や函館線、石勝線などの一部となる路線網をつくった。

さらに政府直属の官設鉄道により既存鉄道を延伸する形で道東や道北に向かう建設も始まる。これは北海道炭礦鉄道の空知太（JR函館線砂川〜滝川間にあった駅）から旭川を経由、JR富良野線・根室線経由で帯広・釧路方面へ、また宗谷線経由で稚内方面へと延ばすものだった。

明治29年（1896）には「北海道鉄道敷設法」も公布、北海道の鉄道網構想が整えられ、その建設はさらにピッチが上がっていった。

手宮駅

小樽港に隣接、石炭など物資の積み替え拠点として設置された。廃止後、駅跡に小樽市総合博物館が設置され当時のSLなどを展示。

札幌駅

札幌には開拓使が設置され、当時から北海道の中心となっていた。明治13年（1880）道内初の鉄道となる幌内鉄道開業と同時に札幌駅誕生。

室蘭駅

室蘭港に隣接、夕張地域などで産出する石炭の積み出し拠点として設置。明治25年（1892）、初代駅開業。改称して現・東室蘭駅。

※この図版は副題に「新鐵道起工及設計線路」とあるように既設鉄道だけでなく計画鉄道も記載されている。また、初版は明治29年（1896）4月に発行されているが、本図は明治34年（1901）1月の再版発行版だ。鉄道路線はおおむね明治29年時点の情報となっているが、多少前後しているものも見受けられる。さらに図版所持者が赤鉛筆などで加筆している部分もあり、参照の際はこれらの点などに留意が必要である。

『大日本全圖：新鐵道起工及設計線路』（明治29年・部分）国際日本文化研究センター蔵

青森駅

日本鉄道によって設置。国有化後の明治41年（1908）、青森～函館間に国鉄直営航路が設けられ、北海道連絡の玄関口となった。

野辺地（のへじ）駅

日本鉄道の青森全通時に設置された。現在、JR大湊線の分岐駅となっているが、こちらは大正時代に大湊軽便線として開業したもの。

尻内駅

昭和46年に改称、現在の八戸駅となる。日本鉄道のルートは八戸ではなく、内陸の尻内を経由、支線で八ノ戸（現・本八戸）へと結んだ。

Tohoku

東北

日本鉄道の東北線全通 官設鉄道で奥羽線建設開始

東北地方の鉄道は、日本鉄道が建設した幹線鉄道から広がっていった。これは現在のJR東北線、IGRいわて銀河鉄道、青い森鉄道による東京〜青森間ルートとなるものだ。

日本鉄道は明治14年（1881）に設立した日本で最初の私鉄だった。この時代、明治政府は「鉄道は直営」という方針をとっていたが、西南戦争などもあって財政難にあった。そこで民間による建設を認めていく。当時は官設鉄道に対して私設鉄道と呼ばれていた。

日本鉄道は設立後、現在のJR高崎線となる路線で開業、さらに東北線の建設を進めていく。これは東北地方の物資輸送とともに北海道連絡によって開拓を支援していく重要路線でもあった。建設は急ピッチで進められ、明治24年（1891）には青森まで全通させている。

日本鉄道が青森まで達した翌年、日本の鉄道路線網を定める「鉄道敷設法」が制定された。官設鉄道もこれに則り鉄道建設を進めていく。東北地方では、現在のJR奥羽線となる福島〜青森間の建設が始まった。当線は南北から建設が始まり、明治38年（1905）に全通した。

東北地方ではこの東北線と奥羽線を幹として大正から昭和にかけて多くの支線が建設されていく。

能代駅（のしろ）

現・東能代駅。奥羽北線の駅として明治34年（1901）に開業。明治末期、五能線能代駅の設置にともない機織と改称、さらに再改称。

「大日本全圖:新鐵道起工及設計線路」（明治29年・部分）国際日本文化研究センター蔵

Around Kanto

関東周辺

首都・東京を中心とした幹線鉄道網の整備が進む

東京を中心とした関東圏の鉄道は、この時代にかなり開通している。ただし中心となる東京駅ができるのは大正時代のことで、まだ存在しない。

日本初となった新橋〜横浜（現・桜木町）間の鉄道は東海道線として明治22年（1889）に神戸まで全通している。ただし、当時は熱海を経由せず、現在のJR御殿場線経由のルートとなっていた。

東北線は先述のように日本鉄道によって明治24年（1891）に青森まで全通した。高崎線も日本鉄道によって建設されたが、その先は官設鉄道によって長野を経由して直江津まで達している。現在では、しなの鉄道、えちごトキめき鉄道に大半が移管された信越線である。途中の横川〜軽井沢間には急峻な碓氷峠があり、明治26年（1893）の開通当時はアプト式で運転されていた。

都内では日本鉄道によって現在のJR山手線の一部となる品川〜新宿〜赤羽間の鉄道が、また甲武鉄道によってJR中央線の一部となる鉄道が八王子まで開通している。

千葉県側も銚子や大網方面に鉄道が通じているが、東京側の起点はまだ錦糸町（当時は本所）だった。隅田川を渡って都心に直通できるようになるのは、時代が昭和に変わってからのことだ。

銚子駅

総武鉄道として延伸を重ね、明治30年（1897）に佐倉〜成東〜銚子間を開通させている。当時の起点は本所（現・錦糸町）だった。

大網駅

現在のJR外房線となる路線は千葉を起点とした房総鉄道によって建設された。明治29年（1896）に大原まで開通、延伸を重ねる。

軽井沢駅

横川から66.7‰という国鉄最急勾配を登って辿り着く。当時はアプト式だった。鉄道開通後、外国人向けの避暑地として栄えていく。

静岡駅

明治22年（1889）2月1日に国府津～静岡間が開通した。同年4月16日には浜松まで延伸、東海道線全通を目指して工事が進んだ。

御殿場駅

昭和9年（1934）に丹那トンネルが開通するまで、東海道線は現在の御殿場線ルートで運行されていた。急勾配克服に苦労した区間だ。

横須賀駅

横須賀は軍事上の重要拠点だったこともあり、明治22年（1889）には大船～横須賀間が開通。久里浜への延伸は昭和に入ってからだ。

『大日本全圖:新鐵道起工及設計線路』（明治29年・部分）国際日本文化研究センター蔵

Kinki
（Kansai）

近畿（関西）

名阪間の熾烈な連絡競争が鉄道網を発展させていった

京阪神を中心とした近畿圏の鉄道網も、この時代にかなり形を成して来ているのがわかる。

官設鉄道による東海道線は全通、北陸線も福井まで延伸している。ちなみに東海道線や北陸線といった線路名称が正式に決まるのは明治28年（1895）のことだった。

また、神戸から先は現在のJR山陽線に相当する山陽鉄道が下関を目指して延伸を続けていた。

この時代の大きな話題となるのは、関西鉄道の躍進だ。JR草津線の前身となる草津～三雲間で開業、明治28年には亀山・津などを経由して名古屋まで到達。途中の柘植から西進も続け、さらに浪速鉄道を合併することで明治31年（1898）には名古屋～網島（大阪環状線京橋駅付近にあった駅で現在は廃止）間の直通運行を開始した。

これは官設鉄道東海道線の名古屋～大阪間と競合、明治37年（1904）の日露戦争勃発まで熾烈なサービス合戦が展開されるのだ。

また、南海電気鉄道のルーツとなる阪堺鉄道は、明治18年（1885）に難波～大和川（住ノ江～七道間。現廃止）間で開業している。社名にもあるように大阪と堺を結ぶものだが、民間による都市間鉄道としては日本初のものだった。

金ヶ崎駅

現・敦賀港駅。北陸線は明治15年（1882）長浜～金ヶ崎間（途中、トンネル未開通で徒歩連絡）で運行開始。由緒ある駅のひとつ。

武豊駅

名古屋駅より2カ月早く設置された愛知県最初の駅。隣接する港から鉄道建設物資を運ぶために建設され、のちに武豊線とて独立した。

名古屋駅

明治19年、名護屋駅として開業、翌年に名古屋と改称された。設置時は東京～大阪間の鉄道を東海道ではなく中山道経由で計画。

大阪駅

明治7年(1874)、官設鉄道の大阪〜神戸間開業時に誕生、当エリア最初の駅のひとつ。地元では「梅田ステーション」とも呼ばれた。

湊町駅

現・JR難波駅。明治22年(1889)、JR関西線の一部となる大阪鉄道の起点駅として設置された。後の合併で関西鉄道の駅になる。

『大日本全圖:新鐵道起工及設計線路』(明治29年・部分)国際日本文化研究センター蔵

津山駅

JR津山線の前身となる中国鉄道により明治31年(1898)開業。大正期の延伸で現在はJR津山線の津山口駅となっている。

岡山駅

明治24年(1891)、山陽鉄道が兵庫県との県境に近い三石から当駅まで延伸、その時に設置された。山陽鉄道はその後も西進を続ける。

丸亀駅

明治22年(1889)讃岐鉄道によって開設。駅に隣接した丸亀港は古くから開かれ、この時代は四国の重要な玄関口となっていた。

高松駅

明治30年(1897)、讃岐鉄道によって設置された。明治43年(1910)の宇高連絡船運航開始により高松駅は四国の玄関口となった。

Chugoku Shikoku

中国・四国

山陽鉄道が下関まで延伸 四国でも鉄道が産声を上げた

明治30年頃の中国・四国地方の鉄道はまだあっさりしたものだった。

中国地方では、山陽鉄道が現在のJR山陽線となる神戸～広島間を開通させていたが、下関（当時は馬関）までの全通は明治34年（1901）のこととなる。

JR山陰線はまだ影も形もなく、内陸に向かう鉄道は明治29年（1896）に設立した中国鉄道が岡山～津山間の鉄道建設を進めていたくらいだ。これは明治31年（1898）に開業している。

また現在、四国連絡の重要ルートになっている「瀬戸大橋線」の前身となる宇野線も姿を見せず、これは明治43年（1910）に宇高連絡船とともに設置されている。

四国地方では、明治22年（1889）讃岐鉄道によって丸亀～多度津～琴平間が開通した。これはJR予讃線や土讃線の前身となる鉄道で、明治30年（1897）に高松～丸亀間に延伸している。この時代、丸亀や多度津は瀬戸内海航路の重要な港で、金刀比羅宮参拝の玄関口となっていた。讃岐鉄道は金刀比羅宮最寄りの琴平まで結ぶ、いわゆる〝参宮鉄道〟の役割を果たしたのだ。

なお、讃岐鉄道開業の前年には、四国初の鉄道として松山の伊予鉄道も開業している。

広島駅

明治27年（1894）、山陽鉄道の糸崎～広島間開通で誕生。駅の場所は猿猴川の北側、地盤の弱い三角州内を避けたといわれている。

三田尻駅

現在の防府駅。明治31年（1898）、山陽鉄道が当駅まで延伸して開業。翌年導入された日本初の食堂車は京都～三田尻間で運転。

伊予鉄道

明治21年（1888）、松山市内で開業した四国初の鉄道。夏目漱石の作品にちなんだ「坊ちゃん列車」で有名。現在は復元列車を運行中。

『大日本全圖:新鐵道起工及設計線路』（明治29年・部分）国際日本文化研究センター蔵

筑豊興業鉄道

明治24年（1891）、筑豊地帯で産出する石炭を運ぶため、若松～直方間で開業。JR筑豊線の前身としたほか、支線も多く建設した。

門司港駅

明治24年（1891）、九州鉄道によって開設。同鉄道本社も隣接設置。明治34年（1901）には関門連絡船が就航、九州の玄関口となる。

宇佐駅

明治30年（1897）、豊州鉄道の終点、長洲駅として開業。翌年、宇佐に改称した。その後、新たな宇佐駅設置のため柳ケ浦に再改称。

八代駅

明治29年（1896）、九州鉄道によって開業。当時は現在地より1kmほど西側にあったが、さらなる延伸時に現在地に移転している。

佐世保駅

明治31年（1898）、九州鉄道の駅として開業。佐世保港に連絡する重要地点として設置。当時は当駅が日本最西端の駅となっていた。

長崎駅

明治30年（1897）、九州鉄道によって開業。当時は港改修のため、現在の浦上駅の場所に設置。明治38年（1905）に移転した。

Kyushu

九州

九州鉄道が幹線を建設 各地で炭鉱鉄道も次々誕生

九州地方の鉄道は、福岡・熊本・佐賀などの有志により発足した九州鉄道による幹線建設、そして筑豊などの炭鉱地帯から産出する石炭を輸送する鉄道と2つのパターンで敷設が進められていた。

九州鉄道は、明治22年（1889）に博多界隈で九州初の鉄道として開業した。2年後には門司港および熊本へと延伸、JR鹿児島線の前身となる路線で運行している。さらにその後も延伸を続け、明治29年（1896）には八代に到達している。

また、途中の鳥栖から分岐するJR長崎線の前身となる路線も建設、明治31年（1898）には長崎まで全通している。ただし、当時は現在のJR佐世保線・大村線にあたるルートで、終点も港湾整備の関係で現在の浦上駅を長崎駅としていた。

小倉からJR日豊線の前身となる路線も建設された。これは明治28年（1895）に行事（現・行橋）まで開通している。同年にはその先、宇佐方面や伊田方面に向かう豊州鉄道も開業した。

この時代、筑豊興業鉄道（のち筑豊鉄道。現・JR筑豊線の一部など）、唐津興業鉄道（のち唐津鉄道。現・JR唐津線の一部）といった運炭目的の鉄道も誕生、各炭鉱を目指して支線を延ばしていった。

『大日本全圖:新鐵道起工及設計線路』(明治29年・部分)国際日本文化研究センター蔵

万延元年(1860)4月4日
ワシントン海軍造船所における一行

ワシントン海軍造船所を見学した使節団の正使・新見正興(前列右から3人目)、副使・村垣範正(左隣)、監察・小栗忠順(右隣)。この見学がもとで横須賀造船所が生まれた。

国立国会図書館蔵

序

海の向こうで汽車に乗った

万延(まんえん)元年遣米使節
世界一周の旅

日本に鉄道が誕生するより前、遠い異国の地で鉄道に乗ったサムライたちがいた。ペリー来航から7年後、日本開国の条約の手続きのためにアメリカへ渡った使節団である。

パナマ地峡鉄道に乗ったサムライたちは何を思ったか

日本人で初めて鉄道に乗ったとされる最初の人物は、太平洋で遭難・漂流した土佐の漁師、ジョン万次郎(中浜万次郎)である。

彼はアメリカの船に救われ、10年ほど現地に滞在した後、嘉永4年(1851)に日本に帰国が許された。薩摩藩や長崎奉行所などで取り調べを受け、「アメリカには、レイロl(Rail Rord=鉄道)などがあります」と報告している。偶発的な事故が契機とはいえ、万次郎の異国での実体験は当時の日本人を大いに驚かせるものであった。

ペリーの来航はその2年後、嘉永6年のこと。アメリカ側の強硬な姿勢により、江戸幕府は限定的ながら開国を決断し、「日米和親条約」(1854年)と「日米修好通商条約」(1858年)を締結する。

近代国家が国交を結ぶには、批准(ひじゅん)書を直接交換する同意手続きが必要不可欠だ。そこで江戸幕府は、アメリカへ使節を派遣するため、正使に新見正興(しんみまさおき)、副使に村垣範正(むらがきのりまさ)を任命。ともに外国奉行及び神奈川奉行を兼任していた幕臣たちである。目付(監察)には小栗忠順(おぐりただまさ)が選ばれた。

万延元年遣米使節の航海図

咸臨丸
ポウハタン号
ナイアガラ号
ロアノーク号
品川→横浜
安政7年1月18日（1860/2/9）
香港
（10/22着）
バタビア（ジャカルタ）
（9/30着）
ロアンダ（アンゴラ）
（8/6着、8/15発）
喜望峰
ハワイ・ホノルル
〜ポウハタン号〜
2月13日着（3/5）
サンフランシスコ
（3/29着、4/7発）
フィラデルフィア
（6/9着）
ニューヨーク
（6/16着、30発）
ワシントン
（5/14着）
パナマ地峡鉄道
パナマ着（4月24日）
※蒸気機関車に乗車
（ ）内は西暦
1860年2月9日発、11月10日品川着
合計246日の旅

1860年2月9日（安政7年1月18日）、アメリカ艦船ポウハタン号で品川を出発。目的地ワシントンに5月14日到着。フィラデルフィア、ボルチモア、ニューヨークと移動。6月30日にニューヨークを発し、大西洋を越えアフリカへ。インドネシア、香港を経由して日本へ帰着（11月10日）。246日の旅であった。
※護衛艦の咸臨丸はサンフランシスコまで。

安政7年（1860）1月22日、この3人を代表とする77人もの使節団は、米国海軍のジョサイア・タットノール司令官が迎えにきたポウハタン号で横浜を出港し、アメリカへ向かった。この船は、ペリーが日本に再来航した際の6隻の黒船の一隻である。一行は途中でハワイに寄港し、同年3月8日（和暦）にサンフランシスコに到着。9日滞在するうち、日本では「安政」から「万延」への改元があり、この年は万延元年となった。彼らが「万延元年遣米使節」と呼ばれるのはこのためである。

次の目的地、パナマに着いた一行は、ここから鉄道で大西洋側の港町アスピンウォール（現在のコロン）に移動した。この時に一行が乗った鉄道は、パナマとアスピンウォールを結ぶ「パナマ地峡鉄道」の蒸気機関車だ。全長48マイル（77㎞）、世界最短の大陸横断鉄道で、1855年に開通したばかり。一行がその機能に驚いたのは言うまでもない。

「雷の雷雲の中を走るがごとく、何ひとつ（景色を）見るひまもなく、はやアスピンワル（アスピンウォール）といふ港町に着く」と述べたのは、副使の村垣範正だ。また従者として随行し、記録係を務めた玉虫左太夫（仙台藩士）は、

「機関車の発する音は非常にうるさく、怒雷の様である。二人が相対しても相手の言うことが聞き取れない。

「蒸気車之圖」東京都立中央図書館特別文庫室所蔵

最初に日本に上陸した汽車はペリーの土産だった

嘉永6年（1853）から翌年にかけ、ロシアのプチャーチン、アメリカのペリーが、本国から持参した蒸気機関車の模型を披露。特にペリーの再来航時は、横浜村の麦畑にレールが敷かれ蒸気車が組み立てられた。多くの人が見守るなか、アメリカ人技師による運転が行われた。模型とはいえ線路の上を走る鉄道を見て、多くの日本人が知識欲と好奇心を刺激されたという。

走行中は車体が平らで、安然として座っている様であり、文字を書き写すこともできる。時折ガラス窓を開けると涼風が前面から入って来、どんな炎暑も忘れてしまう。その非常に珍しく且つ精密な機構に驚き入るばかりである」と詳細に記した。

この日は西暦の1860年4月24日(旧暦の閏3月4日)。午前8時にパナマを出発し、11時に大西洋側のアスピンウォールに着いたという。途中、サンパブローで休憩を挟んでいるため、実質2時間ほどで走行。速度は大体、時速40～50kmであったことになる。

その後、一行は再び船に乗って大西洋を北上、5月14日(西暦)にワシントンに到着。ブキャナン大統領に謁見・批准書を交換して任務を果たす。さらにボルチモア、フィラデルフィア、ニューヨークにも滞在し、各地で歓待を受けた後、6月30日(西暦)に帰国の途に就いた。

一行がアメリカの鉄道に乗ったのは、9カ月の道中のうち、わずかに過ぎなかったが、この体験が、日本の鉄道史に貴重な一歩を確かに刻んだといえよう。だが、帰国した一行が異国文化を説き、堂々と広めるには、なお時間を要した。折しも幕末。開国した幕府に対する反発によって、外国人やその文化を排斥せんとする「攘夷(じょうい)」運動の嵐が吹き荒れていたからである。

A. Beato

スフィンクス前で集合写真を撮った武士団

幕府はその後、国内の攘夷運動の高まりを受け、オランダ、フランスなどに対して2度の遣欧使節を派遣(文久遣欧使節)。兵庫、新潟などの開港延期や横浜の再鎖国を各国に交渉する。その2度目にあたる文久4年(1864)、正使の池田長発(ながおき)らは欧州へ向かう途中でギザの三大ピラミッドとスフィンクスを見学、写真を撮った。同行のカメラマン、ベアトによる貴重な一枚。

汽車に乗れなかった咸臨丸(かんりんまる)の乗員たち

国立国会図書館蔵(2点)

咸臨丸と乗組員

遣米使節としては、この時に同行した護衛艦「咸臨丸」に乗った勝海舟、ジョン万次郎、福澤諭吉らが紹介されることが多いが、彼らは正使ポウハタン号に万一が起きた場合に備える護衛役だった。

白亜館における一行

ブキャナン大統領に会った後、一行はニューヨークなどで絶大な歓迎を受けた。日本人をひと目みようと、大勢の人だかりができたという。ダンス・パーティ、音楽・演劇などにも招待。アメリカ大陸で初めて本格的な日米交流が行われた瞬間だった。最年少(17歳)の通訳見習いであった立石斧次郎は「トミー」と呼ばれ、とくに愛されたという。

国立国会図書館蔵

勝海舟(かつかいしゅう)

文政6年(1823)～明治32年(1899)

教授方頭取として護衛艦「咸臨丸」に乗船。サンフランシスコに着いた後、船体の修理が終わると1カ月後に先に帰国した。よって海舟はこの時鉄道には乗っていない。

国立国会図書館蔵

日本に「鉄道」の概念を広めた一冊

福沢諭吉の『西洋事情』

『西洋事情』初編　巻之一より　蒸氣車

一　蒸氣車とは蒸氣機関の力を藉りて走る車なり。車一輌に蒸氣を仕掛け、**之を機関車と名づく**。機関車一輌を以て他の車二十輌乃至三、四十輌を引くべし［一輌の車に人数二十四人を容る］其製作重大**堅牢、四個の鉄輪にて走るが**故に尋常の道を行くべからず。必ず之力為道を水平にし、車輪の當る所に幅二寸厚さ四寸ばかりの鉄線二條を填めて、常に此上を往来す。之を鉄道と云ふ。［鉄道を作る費えは地形の険易に由て同じからず。大よそ平均して日本の里法一里に付き、二萬七、八千両なりと云ふ］。

　鉄輪を以て轍道を走る車重大なりと言えども**之を動かすことは甚容易なり**。此車を蒸氣力にて引くが故に、其迅速なること蒸氣船の比類に非らず。文久壬戌の秋、余輩魯西亞の［ペートルスビュルグ］より沸蘭西の巴理斯に至るとき、其道程日本の里法にて七百五十里余あり。**此道を二十一時の間に走れり**［休息の時刻は之を除く］。此蒸氣車は甚速きものにあらず。英國にて最も急行の車は一時に五十里余を走る。

　蒸氣車の發明も大抵蒸氣船と同時代なり。但し之を實地に用いたるは蒸氣船よりも晩し。千七百八十四年［ヰルレム・ムルドック］初て蒸氣車を製したれども軽小の玩具のみ。爾後二十年の間、之を改正するものなく、千八百二年に至りて［リチャルド・トレフヒチック］機関の工夫を大成したれども尚之を實用に施さず。千八百十二年英國人［ジョージ・ステフェソン］**蒸氣車を造りて石炭を運送せり**。之を蒸氣車の初とす。但し未だ轍道あらず。千八百二十五年同人の工夫にて**［ストックトン］より［ダルリントン］の間に鉄道を造れり**［日本の里法にて二、三里なるべし］即ち世界中第一着の鉄道なり。

　これより欧羅巴諸國及び亞米利加にて皆其法に傚い、國内縦横に鉄道を作り、車を製すること一年は一年より多し。旅客を乗せ荷物を運送し、東西に驅せ南北に走る。恰も是れ陸路の良舟、千里を遠しとするに足らず。蒸氣車の法、世に行われてより**以来、各地産物の有無を交易して物価平均し、都鄙の往来を便利にして人情相通じ、世間の交際俄に一新せり**。西人云ふ、近来は西洋諸國の人、旅中にて父母妻子の病を聞き、遠路の故を以て其死期に及ばざる等の如き迂遠の談を聞かずと。

※一部表記を新字体に修正

遣米使節の時、福澤諭吉は鉄道には乗らなかったが、2年後の第1回遣欧使節団に入り、鉄道を体験した。

【解説】

慶應義塾の創始者、福澤諭吉は1860～1867年の8年間で、三度にわたって海外へ行った。一度目の遣米使節の後、二度目は第1回文久遣欧使節の随員（翻訳方）としてヨーロッパへ。帰国後に『西洋事情』を著し、鉄道のほか、銀行・郵便法・選挙制度・議会制度などの欧米文化を広めた。慶応3年（1867）、軍艦受取委員一行に加わり再渡米を果たしている。「蒸気車」「鉄道」とも、福澤諭吉が名付け親である。

1603-1868

江戸時代

激変する日本の交通と暮らし
水運の都として栄えた江戸

山が多い日本で多くの荷物を運搬する際、船を使うのが効率的かつ経済的であった。そんな水運の国に、蒸気機関がやって来た。

日本列島を一周する2大航路と水運

日本列島の商業航路は戦国末期から江戸初期にかけて開設された。最初は経済先進地域の西国を中心とした西廻り航路が確立。やがて従来の日本海ルートを津軽海峡から太平洋に延長した、東廻り航路が寛文年間（1661～73）に成立。

江戸時代の物資運搬は水運が主役となっていた

19世紀には世界有数の大都市に発展していた江戸だが、徳川家康が入封した天正18年（１５９０）当時は、江戸城のすぐ近くまで日比谷入江が入り込んだ湿地が広がっていた。そこで家康は江戸を政治・経済の中心地とするために、舟運を考慮した町づくりを推し進めたのである。

現在のＪＲ東京駅から有楽町駅にかけては、江戸前島と呼ばれた陸地が形成されていた。その東側には江戸湊があり、水運の拠点として栄えていた。そこで家康は江戸前島の根元に「道三堀」と呼ばれる堀を開削。さらに湿地帯が多かった平野部に、道三堀と並行する形で縦堀と横堀を掘り、排水を促した。同時に掘削で出た土で土地をかさ上げした。

加えて江戸幕府が力を注いだのが、利根川水系の大規模な改修工事であった。その中心となったのが利根川の瀬替えである。もともと利根川は江戸湾（東京湾）に注いでいた。銚子に河口があったのは鬼怒川であった。寛永10〜11年（１６３３〜34）の天下普請で、利根川を関宿付近で鬼怒川支流の常陸川と結んだのだ。

それと合わせ荒川の流れを西にずらし、江戸川も開削して利根川と結んだ。こうして洪水に悩まされていた関東平野を、豊かな田園地帯へと変えたのである。この治水工事には洪水対策のほかに、江戸の水運網の整備という重要な目的があった。

利根川が銚子に注ぐ以前、東北から南下してきた船は一度、伊豆の下田に寄って風待ちするか、銚子で荷を下ろし河川と陸路を使い江戸に運ばれた。なぜならば房総半島沖は現

江戸時代の輸送力

鉄道やトラックのない時代、一度に運べる荷の目安は以下の通りだった。しかも船は人力よりも稼働率が高かった。江戸後期には大坂〜江戸間を年間８往復している。

種類	輸送力
高瀬舟	200 〜1200俵
上州ひらた船	240 〜 480俵
小鵜飼船	25俵
馬	2俵
人	1俵

出典／国土交通省 関東地方整備局 下館河川事務所HP

日本の主な川

- **北上川**（流域面積1万150㎢、長さ249km）
- **最上川**（流域面積7040㎢、長さ229km）
- **信濃川**（流域面積1万1900㎢、長さ367km）
- **利根川**（流域面積1万6840㎢、長さ322km）
- **木曽川**（流域面積9100㎢、長さ229km）
- **九頭竜川**（流域面積2930㎢、長さ116km）
- **淀川**（流域面積8240㎢、長さ75km）

江戸八景 日本橋の晴嵐
渓斎英泉
江戸幕府は河川の付け替えや開削によって運河のネットワークを造り上げた。日本橋は交易を支える拠点として大いに発展を遂げた。
国立国会図書館蔵

在の船にとっても難所。当時の帆船では、房総半島を回って直接江戸湾に入るのは不可能であったからだ。
　それゆえ銚子から利根川を遡上し、さらに江戸川を経由。小名木川運河をはじめとする江戸の運河を使い、物資を日本橋へ運び込めるようになったのは画期的なことだった。幕府は同時に港の整備にも力を注いでいた。慶長16年（1611）には江戸湊が京橋付近まで延長されている。
　こうして江戸市中の港湾や運河が整備されると、大量の物資を安く運ぶことができる海運業が大いに発展した。物資の輸送に使用された船は廻船と呼ばれ、その代表的なものとしては菱形の模様が特徴的な菱垣廻船、主に酒樽を積んだ樽廻船があり、政治の中心地・江戸と、経済の中心地・大坂の間を航行。ほかに日本海と瀬戸内海を経由して、日本海側の港や北海道と大坂を結んだ北前船も重要な航路であった。鎖国政策のためいずれも沿岸航行、船の大きさにも制限があったが、江戸時代後期には最盛期を迎えていた。

実物を見るよりも前に蒸気機関車の模型を製作

　物資の運搬は主に船が担っていたこともあり、江戸時代は陸上交通の

一方、佐賀藩では蒸気車模型を完成させていた

佐賀藩の七賢人

- 鍋島直正（十代佐賀藩主・大納言）
- 佐野常民（蒸気機関車模型の製作者・枢密院議長）
- 島義勇（北海道開拓使主席判官）
- 副島種臣（外務卿・内務大臣）
- 大木喬任（東京府知事・初代文部卿）
- 江藤新平（初代司法卿）
- 大隈重信（早稲田大学創設者・内閣総理大臣）

なべしまなおまさ
鍋島直正
文化11年（1815）～明治4年（1871）
17歳にして第10代佐賀藩主に就いた直正は、儒者の古賀穀堂を用い藩の財政を再建する。さらに西洋文化を積極的に導入し、同時に殖産興業にも務め、佐賀藩を雄藩と成した。号は閑叟。
国立国会図書館蔵

エフィム・プチャーチン
1803年～1883年
嘉永6年7月に日本の開港と北方領土の画定を求めて長崎に来航。翌年、下田で日露和親条約を締結している。

姿は大きく変わらなかった。江戸と全国を結んだ五街道は、山道を除き道幅はおおむね3〜4間（約5・4〜7・2m）だった。だが西洋のように馬車が乗り物として使われることはなく、ほとんどが徒歩であったため、一部の山坂道に石畳が敷かれたほかは、ほとんどが未舗装の道であった。しかもどの街道にも険しい山越えがあったことも、陸上交通発展の妨げの要因と考えられる。

嘉永6年（1853）7月18日、長崎に来航したロシアのプチャーチンは、持参していた蒸気で走る模型を日本人に披露。さらに翌年再来航したアメリカのペリーは、幕府高官の前で模型蒸気機関車を走らせて見せた。驚くべきはプチャーチンが公開した模型と外国の文献からの情報をもとに、佐賀藩の精煉方に着任していた田中久重らが蒸気機関車の模型を製作したことだ。佐賀藩は先見の明を持つ鍋島直正が治めた雄藩で、嘉永3年（1850）には日本初の実用反射炉を完成させている。

このほかにも蒸気機関車の模型が製作された記録が存在する。日本では実物が輸入されるよりも前、すでに模型が作られ、蒸気機関の原理や構造の習得が成されていたのである。

『鍋島直正公伝』第四編より

——一方には又去年公の長崎奉行に勧めて買ひ入れしめたる小蒸汽船を深堀の船渠に借り受け、中村奇輔、石黒寛次、田中儀右衛門をして其構造を検査研究せしめしが、由来**彼等は如何なる機械と雖も、之を製造するは決して難事にあらずと常に主張し、公亦其説を是認して西洋利器の接取に邁進せられしかば、**這次も小蒸気船の解剖検査を遂げたる三人は之を製造せんと願ひ出て、公亦直にそを許可せられたりしを以て、彼等は八月朔日（二日）より其工事に取り掛り、原船には油を塗りて奉行に返納せり。かくて内輪外輪両様の小蒸気船雛形と、蒸気車雛形とを加へ完成するに及び、公の製鉄器械を備へて造船を起すの志はこゝに前途の光明に接し得たりしを以て、公は益々楽みを以て之を經畫せられたり。此三雛形は今に候爵家に蔵せらるる。

※一部表記を新字体に修正

蒸気機関車雛形の試運転の様子

蒸気機関車雛形の試運転に加え、庭の右隅には蒸気船の雛形も見える。佐賀藩が先進技術習得に尽力していたことがわかる絵だ。

「佐賀藩精煉方絵図」（部分）公益財団法人鍋島報效会蔵

鉄道トリビア 日本初の蒸気機関車模型を作った田中久重の生誕200年を記念した「からくり太鼓時計」が郷里の鹿児島本線久留米駅前広場にある。

鉄道黎明期
Dawn of The Railroad

1868-1871
明治元年〜明治4年

鉄道敷設に生涯を捧げた長州藩士
日本の鉄道の父・井上勝のビジョンとは？

日本人の手により日本人のための鉄道をつくる。その想いは生涯を通じて揺らぐことなく、近代日本の発展に大きく貢献したのだ。

ロンドンでの出会いが井上勝の鉄道人生を決めた

幕末の文久年間、日本が新体制に向かって揺れ動くなか、野村弥吉（のちの井上勝）は後年、長州五傑（ファイブ）と呼ばれる5人の仲間とイギリスに向かった。すでに幕命による留学も始まっていたが、攘夷派とみなされる長州藩士らに公の渡航手段はなかった。横浜からの密航となったのである。当時、野村は5

井上勝 いのうえまさる
天保14年（1843）〜明治43年（1910）
江戸末期、藩命で伊藤博文らと密航してロンドンで鉄道技術などを学ぶ。帰国後、明治政府で鉄道建設の第一線に立ち、力を尽くした。生涯を鉄道に捧げ「日本の鉄道の父」と呼ばれる。
『子爵井上勝君小伝』国立国会図書館蔵

長州五傑

長州藩主・毛利敬親は幕府の禁制を破って5人の若い藩士をイギリスへと送り出した。全ては明日の日本のためだった。そして、ある者は明治政府の重鎮として、またある者は最先端の工業技術を学んで近代国家建設のために生涯をかけて尽くしたのである。

いのうえもんた（かおる）
井上聞多（馨）
天保6年（1836）〜大正4年（1915）
5人のうち最年長。初代外務大臣。鹿鳴館に象徴される欧化政策を展開、不平等条約の改正に奔走。引退後も元老として重きをなした。

えんどうきんすけ
遠藤謹助
天保7年（1836）〜明治26年（1893）
造幣事業に奉職。お雇い外国人から独立、日本人の手による貨幣造りに成功。大阪造幣局「桜の通り抜け」は遠藤の指示で始まった。

やまおようぞう
山尾庸三
天保8年（1837）〜大正6年（1917）
グラスゴーで造船を学び、明治4年に工学寮（後の東京大学工学部）を創立。工学に留まらず法制局初代長官、聾盲唖教育にも尽力。

いとうしゅんすけ（ひろぶみ）
伊藤俊輔（博文）
P97参照

のむらやきち（いのうえまさる）
野村弥吉（井上勝）
右説明参照

人のなかで最年少、20歳の誕生日を迎える前だった。

横浜を出発してから約4カ月後、野村はロンドンに到着した。この時、伊藤博文は「高層の大きな建物が連なり、そして諸方に快走する汽車に驚愕した」と記しているが、野村も同じ思いを抱いたのであろう。ユニヴァーシティ・カレッジ・ロンドンに通い、語学を習得しつつ地質鉱物学などを学ぶが、鉄道にも大きな関心を抱いた。しかも机上で学ぶだけでなく現場でもさまざまな研修を重ねた。右ページのシャベルを手にした写真はその研修中に撮影されたもの。のちに井上勝として日本の鉄道を創成していく際、苦難に出会うとこの写真を見て青年時代の志を忘れぬよう自らを励ましていたという。

卒業により帰国したのは、明治元年（1868）のことだった。その際に井上勝と改名して明治政府に出仕する。最初は通訳として働くが、明治3年から工部省に設置された鉄道寮のトップ（鉄道頭）として采配を振っていくことになる。鉄道は日本人にとって新たな技術であり、エドモンド・モレルら多くの外国人技術者を招き、その指導のもとに構築していくしかなかった。鉄道の技術と言葉に明るい井上は、まさに最適の人材だったのである。

こうして明治5年（1872）には新橋～横浜間開業で日本の鉄道は産声を上げた。当時の鉄道は、建設だけでなく運営まであらゆる面で外国人技術者が指揮を執り、機関車の運転にしても外国人が行っていた。外国人技術者は最盛期には115人に及び多大な給与が負担になるばかりでなく、意思疎通が不十分なために無駄な費用も多かった。

井上はこうした現状を改善するため、外国人依存ではなく日本人による鉄道の建設や運営を考え、明治10年（1877）には工技生養成所を設置した。これにより国内の鉄道技術者の育成に当たったのである。

翌年、京都～大津間の建設工事が始まったが、ここでは日本人技術者が中心となって作業が進められた。井上も鉄道頭であるとともに現場の技師長として総指揮監督を行い2年間で開通させている。これは日本人が独力で完成させ、日本の鉄道建設が大きく進歩したステップとして高く評価されている。

この途中には全長664・8mの逢坂山隧道（おうさかやまずいどう）がある。日本人によって建設された初の山岳鉄道トンネルで

日本の初代鉄道技師長 鉄道開業前に客死

エドモンド・モレル 1840～1871

イギリス公使ハリー・パークスの推薦で来日。弱冠29歳で日本の鉄道技師長に就任。鉄道建設のみならず、日本の産業育成にも広く貢献。横浜の外国人墓地に眠る。

国立国会図書館蔵

ハリー・パークス
1828～1885

イギリスの外交官で、幕末から明治初期にかけ18年間駐日英国公使を務めた。鉄道建設も熱心に勧めた。

大隈重信 おおくましげのぶ
天保9年（1838）～大正11年（1922）

維新後、明治政府の中枢で大久保利通を補佐、鉄道建設などに尽力。のちに首相にも就任。

国立国会図書館蔵

伊藤博文 いとうひろぶみ
天保12年（1841）～明治42年（1909）

初代工部卿など明治政府の要職を歴任。工部省では殖産興業を推進。初代内閣総理大臣。

国立国会図書館蔵

井上勝の略年譜

年	事項
天保14年（1843）	長州藩士・井上勝行の三男として誕生。幼名は卯八
天保19年（1848）	野村家の養子となり野村弥吉と改名
文久3年（1863）	藩主・毛利敬親から外国視察を命じられ脱藩。伊藤博文らとともに長州五傑としてイギリス密航。ユニヴァーシティ・カレッジ・ロンドンにて鉱山・鉄道技術などを学ぶ
明治元年（1868）	卒業帰国。井上勝と改名
明治2年（1869）	明治政府に出仕
明治3年（1870）	工部省に移籍、翌年から鉄道寮鉄道頭に就任
明治5年（1872）	新橋～横浜間開業
明治10年（1877）	鉄道寮を鉄道局に改組。鉄道局長兼工部少輔に就任
明治18年（1885）	工部省鉄道局を内閣鉄道局に改組。鉄道局長を継続
明治22年（1889）	東海道線が全通
明治23年（1890）	鉄道局を鉄道庁に改称。初代鉄道庁長官に就任
明治24年（1891）	小野義眞・岩崎弥之助と共同で小岩井農場設立（3名の頭文字が由来）
明治26年（1893）	鉄道庁長官を退官
明治29年（1893）	汽車製造合資会社を設立、社長に就任
明治39年（1906）	勲一等旭日大綬賞受章。鉄道が国有化される
明治42年（1909）	鉄道院顧問に就任。ヨーロッパへ鉄道視察に赴く
明治43年（1910）	視察中のロンドンにて客死。享年68
大正3年（1914）	井上勝の初代銅像が東京駅丸の内北口近くに建立
昭和39年（1964）	品川東海寺の墓所が鉄道記念物に指定

鉄道トリビア　明治期の鉄道官庁は鉄道掛→鉄道寮→鉄道局→鉄道庁→鉄道作業局→帝国鉄道庁→鉄道院。所属も工部省など時代によって変わる。

ある。現在はルート変更によって使用されていないが、大津側坑口は往年のまま保存され、鉄道記念物及び近代化産業遺産に指定されている。

こうした国産化への志は、井上が鉄道の現場を退いた後も続き、汽車製造会社の創立につながる。これは日本初の民間鉄道車両メーカーであり、現在の新幹線車両なども手掛ける川崎重工業車両カンパニーの基礎にもなっている。

井上らの努力により官設鉄道は路線を広げていくが、その一方、明治政府は鉄道建設予算の捻出に苦慮するようになった。そのため、明治14年（1881）には政治的な配慮によって日本初の私鉄として日本鉄道が誕生、現在のJR東北線などの建設を進めていく。政府の手厚い保護もあったため事業は順調に進み、やがて全国で私鉄が次々と誕生していくことになった。しかし、なかには投機の対象として粗雑な調査で計画されたものもあり、本来の使命を果たしえない鉄道もあった。

井上は「幹線鉄道は国家的な判断で建設、一貫した運営が望ましい」という意見を持っていたため、この状態に危惧を抱く。しかし連日のように各地から鉄道建設願いが寄せられ、その認可判断を下さねばならなかった。ちょうど東京〜大阪間幹線鉄道のルート変更に直面していた時期で、多忙な業務に拍車をかけることになった。井上は数次にわたって内閣に上申、明治20年（1887）には「私設鉄道条例」をつくり、投機的な事業の抑制を図っている。

一方、井上の幹線官設主義は、新たな鉄道事業を試みる者にとっては障害となった。これは鉄道事業熱が高まるにつれて反発をもたらすものでもあり、やがて井上降ろしが始まる。明治26年（1893）3月に井上は依願免官、鉄道庁長官の座を離れることになったのだ。

Railway Column

東京駅丸の内広場に井上勝の銅像が復活

もともと井上勝の銅像は大正3年（1914）の東京駅開業時に設置された。戦時中の金属供出で撤去、戦後復元設置されるも2007年に東京駅丸の内駅舎復原工事で再度撤去。2017年12月の工事竣工で改めて復活した。

品川付近での海上築堤工事
『THE FAR EAST.』明治4年（1871）より

新橋〜品川間の鉄道は大半が海上を埋め立てて設置されている。実は明治政府内にもこの地の鉄道敷設に反対する者があり、用地取得が容易ではなかった。こうしたことから埋立て措置が取られたのである。
横浜開港資料館蔵

『鐵道誌』子爵 井上 勝より

抑、我國は地勢の然らしむる所、**交通機関の主要なるものは古来一の脚力あるのみと謂はざるを得ず。**若し夫れ輦輿の如き、騎馬の如きありと雖、少数貴族の専用に属するにあらずんば、則ち武家将校の乗用に限られたり。故に普通一般の旅行者は、各自の両脚以外には、殆ど他に使用すべきものあらざりしなり。**然れども茲に駄馬と駕籠との二種あり、**駄馬は大概三四十貫目の貨物を負債して、二三里乃至四五里毎に遞傳す、故に一日の行程多きも十里を出でず、之に便乗する者は載貨の中間に踞座す。又単に人のみをの乗するものありと雖、わずかに二三人を併乗するに過ぎず、其法は棧閣を馬背に架し、其上に踞座せしむるなり、之を三賓荒神と稱へたり。何れにしても搖々たる馬背に終日兀座して、風日に曝露し、雨雪に湿沐するを以て、連日の労に堪へ得べきにあらず。駕籠は箱根、日光等に遊ぶ者は、尚ほ現に其形状に接するを得べきが故に、敢て此に贅せずと雖、甚だ窮屈なる乗物たるを免れず、是を以て連日乗用せば、**身体の苦痛言ふべからざるものあり。**嘗て西國の某藩候が、刑人を處せんには宜しく駕籠に乗せて江戸まで送致すべしと言はれし笑柄あり。**其刑具と同視するに至つては**不便不快なること亦知るべきのみ。而して其行程は駄馬と伯仲の間に在り、故に子女、老人曰若くは窮弱なるものを除く外は、寧ろ各自の健脚に任せて濶歩するの愉快なるに如かず。**是に於てか悉く其脚足を以て交通の機関となしゝなり。**

（中略）

——各所の関門は一時に撤去せられ、交通、居住、営業の如き、皆共に自由を得て、人心活気を呈し、士民の交通日に頻繁に赴き、**従来の不便を感ずる甚だ切なるに至れり。**此時に際し、會く汽船の来るありて、海路の交通先づ開けたり。然れども当初は横浜、神戸、長崎及び欧米間、敷線の航路に過ぎず、而して皆外国船の航業に依頼したるなり。翻つて陸上の交通機関を見るに、亦争でか旧態に安んずべき、乃ち人乃車の発明に継ぐに馬車の製造を以てするが如き、革新の機漸く動けり。従って地方政應は競うて道路の改修に努め、未だ数年ならざるに、既に交通機関の発展を見るに至れり。然れども馬車、人力車のみにて汽船の快速力と内外相応ずべきものにあらず、**必ずや鐵道の布設あり、**然る後に始めて海陸交通機関の完備すべきものたることは、維新の劈頭に於て夫の機先を察するに敏なる十二閣臣の早く既に胸裏に企書せし所なり。

国立国会図書館蔵

※一部表記を新字体に修正

鉄道建設中の品川付近の貴重な写真

1872

明治5年9月12日

ついに日本初の鉄道路線が誕生

新橋～横浜間に陸蒸気、開業する

JR営業キロだけで約2万kmとなる日本の鉄道ネットワークは新橋～横浜間の約29kmから始まった。

東京汐留鉄道舘蒸汽車待合之図

開業式典時、御召し列車を牽いた機関車の公式記録はないが、「Far East」誌の写真などから5号機だったと推測する文献もある。5号機とすれば、のちの国鉄形式で160形。イギリス製の1Bタンク式蒸気機関車だ。当時、各形式とも試験的に1～2両ずつ導入されたが、160形は当初4両、さらに2両追加されている。性能が良く、使い勝手も良かったと推測され、御召し列車に抜擢された可能性も頷ける。

国立国会図書館蔵

鉄道開業は近代国家建設のシンボリックな存在

明治5年9月12日（1872年10月14日）午前10時、「新橋ステーション」から「横浜ステーション」に向かって列車が動き始めた。

この日、日本初の鉄道となる新橋～横浜間が本開業を迎えた。この列車は横浜で開催される鉄道開業式典に臨席するため明治天皇が乗車された御召し列車である。客車は9両連結、明治天皇は直前に鉄道頭の井上勝より献上された「鉄道図」を手に3両目に乗車。客車はいずれも鉄道ファンには〝マッチ箱〟の通称でも知られる小型の2軸客車だった。

この開業式典は、当初旧暦で重陽の節句に当たる9月9日（1872

年10月11日）に予定されていたが、雨で延期されたものだった。

新橋ステーションでは万国旗がひるがえり、紅白の提灯や緑のアーチが彩りを添えていた。雅楽「万歳楽」が奏でられ、出発時は日比谷練兵場で101発、品川沖の軍艦からは21発の祝砲が轟いたという。横浜ステーションには午前11時着。こちらも国旗や提灯、紅白の幔幕などで飾り立てられ、雅楽「慶雲楽」が奏でら

Railway Column

博物館明治村に動態保存される160形

160形は明治末期まで国鉄で使用後、地方私鉄などに転じた。そのうちの1両は現役引退後も解体を免れ、愛知県犬山市の博物館明治村に保存された。現在は動態に復元（ボイラーは1985年に交換）され、展示運転もされている。

写真／松本典久

博物館明治村の160形は名古屋鉄道時代の12号機を名乗る。明治期のマッチ箱客車を牽き、乗車も可能だ。

【DATA】 主要諸元

参考／『形式別国鉄の蒸気機関車』など

形式:160 ／ 構造:タンク式機関車	旧所属:鉄道作業局	火格子面積:0.7㎡
製造初年:明治4年(1871)	軸配置:1B	伝熱面積:49.3㎡
製造会社:シャープ・スチュアート社	全長:7696mm	機関車重量:21.7t
製造国:イギリス	シリンダ(直径×行程):305×432mm	水タンク容量:2.3t
製造両数:6(増備2両を含む)	動輪直径:1346mm	燃料積載量:0.75t
機関車番号:2～5、22、23(160～165)	使用圧力:8.4kg/㎠	弁装置:スティブンソン式

鉄道トリビア 新橋～横浜間開業時に使われた「一号機関車(P71)」(150形、国の重要文化財)は鉄道博物館(さいたま市)に保存されている。

わずか53分で東京と横浜をつないだ

れた。式典には政府高官や外国公使も列席、盛大に催されたのだ。

明治政府は富国強兵・殖産興業を政策の基調として近代国家建設の途に就いたばかり。この鉄道開業を極めて意義のあるものと捉えていた。鉄道開業50周年目には10月14日を「鉄道記念日」と定め、それが現在の「鉄道の日」へと続いている。

鉄道技術は19世紀初頭に実用化され、欧米諸国で建設・運行が進められていった。日本は鎖国体制にあったこともあり、具体的な導入決定は明治2年（1869）となった。

しかし、鉄道は未知の技術なため、外国人技術者を招聘することになった。明治3年（1870）に来日したエドモンド・モレルなどが有名だが、ピーク時の外国人技術者は115人にのぼった。ちなみに同時期の日本人鉄道職員は256人で、鉄道関係者の三分の一が外国人だったわけだ。なお、鉄道以外でも外国人を招聘しており、同時期の鉄道以外の雇用者は409人。この数を見ても明治政府の鉄道にかける意気込みが

【東棟】　【西棟】

駅長詰所　上等婦人待合所　上等出札所　湯呑所　石シキ　上等待合所　新橋ステーション　守線長詰所　車長詰所　※中・下等待合所があったといわれる　1階

三井組　倉庫課　運輸局　小使　主計課　上局　2階

開業時の新橋駅舎平面図

新橋停車場の本屋（駅舎）は、横浜停車場とともにアメリカ人建築家R.P.ブリジェンスが設計。木骨石張りの桁行68尺8寸（20.8m）、梁間31尺6寸（9.6m）の2階建て2棟と、これを結ぶ桁行8間（14.5m）、梁間8間の木造平屋1棟からなっている。2棟の屋根は瓦葺きで、軒には高欄をめぐらした。新橋、横浜とも同一設計だった。

参考／『鉄道寮事務簿』明治6年（1873）

国立公文書館蔵

品川停車場

JR品川駅の前身となる駅で、本図では「品川ステーション」と記されている。明治5年5月7日（1872年6月12日）、品川〜横浜間仮開業時から営業を開始した、日本最古の鉄道駅のひとつ。

新橋停車場

新橋〜横浜間鉄道の起点となった駅で、本図では「新橋ステーション」と記されている。大正時代に汐留駅と改称。現在の新橋駅とは位置が異なり、浜離宮に隣接した汐留シオサイト付近。

新橋横浜間鉄道之図

工部省鉄道寮が新橋〜横浜間開業に向けて作成。元資料は「公文附属の図・五号新橋横浜間鉄道之図」とあり、太政官に提出された文書の一部とされるが、井上勝が新橋で明治天皇に献上した図もこれに類似したものだったと思われる。

感じられる。
　当初は明治政府の直営（官設鉄道）により、東京と京都を結ぶ幹線鉄道、さらに海外への玄関口となった横浜や神戸に結ぶ鉄道の建設が計画された。新橋～横浜間の鉄道建設は、明治3年に測量が始まり明治5年5月7日（1872年6月12日）に品川～横浜間で先行仮開業にこぎ着けた。実は新橋～品川間の工事に手間取り、先に完成した区間で慣らし運転を始めたのである。
　先行開業初日は2往復運転だったが、徐々に本数が増やされ、本開業前には8往復運転となっている。
　本開業後は式典翌日から9往復の運転を開始した。当時の所要時間は新橋～横浜間で53分。徒歩で1日がかりだった場所が突然に日帰り圏内となったのである。

Railway Column

「汽車出発時刻及び賃金表」と当時の運賃

　新橋～横浜間本開業時の運転は、両端駅を朝8時から夕刻6時まで正午を除いて1時間おきに出発する1日9往復の運転となっていた。当初は全線単線で、川崎で行き違うスタイルだったが、明治14年（1881）までに全区間が複線化されている。これにより運転本数が増やされ、新橋～横浜間を45分で結ぶ快速列車も登場している。

　当初の運賃は明治4年（1871）に「新貨条例」が制定されていたにも関わらず、両・分・朱と江戸時代のまま記されていた。これは開業後ほどなく円・銭・厘に改められ、新橋～横浜間は右下のようになった。貨幣価値は変動しているが、米価から推測すると現在ではこのあたりか。

汽車出發時刻及賃金表

東京 横濱 共

午前 出	午前 着	午後 出	午後 着
八字	同五十三分	二字	同五十三分
九字	同五十三分	三字	同五十三分
十字	同五十三分	四字	同五十三分
十一字	同五十三分	五字	同五十三分
		六字	同五十三分

壬申九月十二日ヨリ

		東京迄 上	東京迄 中	東京迄 下	品川迄 上	品川迄 中	品川迄 下	川崎迄 上	川崎迄 中	川崎迄 下	鶴見迄 上	鶴見迄 中	鶴見迄 下	神奈川迄 上	神奈川迄 中	神奈川迄 下	横濱迄 上	横濱迄 中	横濱迄 下
東京ヨリ	大人				金三朱	金二朱	金一朱	金二分一朱	金一分二朱	金三朱	金三分	金二分	金一分	金三分三朱	金二分二朱	金一分一朱	金一両二朱	金三分	金一分二朱
品川ヨリ	大人	金三朱	金二朱	金一朱				金一分二朱	金一分	金二朱	金二分一朱	金一分二朱	金三朱	金三分	金二分	金一分	金三分三朱	金二分二朱	金一分一朱
川崎ヨリ	大人	金二分一朱	金一分二朱	金三朱	金一分二朱	金一分	金二朱				金三朱	金二朱	金一朱	金一分二朱	金一分	金二朱	金二分一朱	金一分二朱	金三朱
鶴見ヨリ	大人	金三分	金二分	金一分	金二分一朱	金一分二朱	金三朱	金三朱	金二朱	金一朱				金三朱	金二朱	金一朱	金一分二朱	金一分	金二朱
神奈川ヨリ	大人	金三分三朱	金二分二朱	金一分一朱	金三分	金二分	金一分	金一分二朱	金一分	金二朱	金三朱	金二朱	金一朱				金三朱	金二朱	金一朱
横濱ヨリ	大人	金一両二朱	金三分	金一分二朱	金三分三朱	金二分二朱	金一分一朱	金二分一朱	金一分二朱	金三朱	金一分二朱	金一分	金二朱	金三朱	金二朱	金一朱			

小児四才迄ハ無賃十二才迄ハ半賃金ノ事

鉄道博物館蔵

【所要時間】
53分
（新橋～横浜間）

【大人賃金】
上等
1円12銭5厘
（約1万5000円）
中等
75銭
（約1万円）
下等
37銭5厘
（約5000円）
※明治5年当時

横浜停車場
新橋～横浜間鉄道の終点となる駅で、「横浜ステーション」と記されている。品川～横浜間仮開業で誕生。駅の位置は現在のJR桜木町駅。横浜港に隣接する利便性から当地に設置された。

神奈川停車場
神奈川宿最寄りの「神奈川ステーション」として川崎駅と同時に開業。昭和初期の横浜駅移転により、駅が隣接しすぎるという理由で廃止。現在の東神奈川～横浜間で、横浜寄りにあった。

鶴見停車場
JR鶴見駅の前身で、本図では「鶴見ステーション」と記されている。この駅は明治5年9月12日（1872年10月14日）の新橋～横浜間本開業時に合わせて営業を開始している。

川崎停車場
JR川崎駅の前身で、本図では「川崎ステーション」と記されている。駅は川崎宿の内陸側に位置している。仮開業期間中の明治5年6月5日（1872年7月10日）から営業を開始した。

鉄道トリビア　JR桜木町駅には、初代横浜駅だったことを記念するモニュメントが数多くある。ホームに上がる階段脇などに当時の駅写真も!

1873-1883

明治6年〜16年

最大の内戦で官設鉄道が暗礁に
西南戦争と日本鉄道の誕生

あまりにも早く成し遂げられた明治維新。性急にも思える改革に対する反発も強く、それは鉄道建設にも影響を及ぼすのであった。

なお時間を要したのである。

そうしたなか、新橋〜横浜間の開通を実現させた日本政府が次に着工したのは、阪神地方の大阪〜神戸間であった。測量は明治3年（1870）から始められており、それから4年後の明治7年5月、日本で2番目となる大阪〜神戸間32・7㎞を70分で結ぶ路線が仮開業した。明治10年には京都〜神戸間が全線開通し、同年2月5日には明治天皇の臨席で、京都にて開業式典が行われた。政府は引き続き、当初からの目標であった東京〜京都間、敦賀（つるが）〜米原（まいばら）間の開通を目指し、計画を進める。

ところが、この明治10年をもって鉄道建設は停滞してしまう。それは国内最後の内戦と呼ばれる「西南戦争」をはじめ、相次ぐ旧武士（士族）

大阪〜神戸間の開業後停滞した鉄道建設

鉄道の開業間もない明治6年（1873）1月27日、現在の蒲田（かまた）駅付近を出た汽車から火の粉が出て、沿線の民家に飛び散り、住宅2軒を焼くという事故が起きた。住民らは東京府に賠償請求を起こし、鉄道頭・井上勝は一戸あたり300円の支払いを約束し、決着させている。

鉄道を利用した者はその利便性を歓迎したであろうが、そうでない者にとっては、その速度といい、大きさといい、まだまだ「得体の知れない危険きわまりないもの」であり、沿線および鉄道敷設予定地の住民の全員が鉄道を歓迎していたわけではなかった。理解を得られるまでは、

鉄道博物館蔵

初代大阪駅

現在地より少し西に位置していた。ゴシック風の赤煉瓦造り2階建て。開業当初は「梅田駅」「梅田ステーション」と呼ばれた。

国立国会図書館蔵

新橋停車場

日本初の鉄道が正式開業する際に起点駅として開設された新橋停車場。アメリカ人の建築技師ブリジェンスが設計した。

階級の人々による反乱の頻発により、政府は財政難に陥ってしまったからである。その兆しは明治政府の成立直後からあった。とくに初期の版籍奉還（武士の土地を政府が没収して直轄化）、廃藩置県などに始まる急速な社会システムの改革が進み、政府に不満を持つ士族たちが急増した。さらに拍車をかけたのが、明治6年の徴兵制の施行、明治9年の廃刀令などの「四民平等」政策である。何百年も続いてきた封建制度を解体するためとはいえ、旧士族から既得権益を奪ったことが反乱につながった。それが明治7年（1874）に江藤新平らによる「佐賀の乱」、明治9年に前原一誠らによる「萩の乱」という形で起きた。

そして明治10年、西郷隆盛が旗頭となって起こった「西南戦争」は、同年2月から9月までの7カ月に及ぶ長期戦となる。この戦争に政府は4100万円もの戦費を投入したが、それは5000万円弱という当時の税収を食いつぶす莫大なものだった。明治初期から続く財政難はさらに厳しくなり、政府主導の鉄道建設、国有化は断念せざるを得なくなった。

こうした事情から、鉄道の敷設は民間資本を取り入れていこうとする動きが起きた。これを実現したのが華族・士族らによる共同出資である。華族とは主に江戸時代までの大名や公家、明治維新の功労者などが爵位（上から公爵、侯爵、伯爵、子爵、男爵）を与えられた人々。彼らは明治9年まで政府から秩禄給与を受け、特別待遇されていた。それを鉄道に投資しようとの計画だ。

JR東日本の前身となる日本鉄道が誕生

明治14年（1881）、東京・丸の内にあった岩倉具視の邸宅に16人の華族たちが集う。岩倉は当時、華族会館の館長を務めていた。集ったのは元・備前岡山藩主の池田章政、元・宇和島藩主の伊達宗城、大久保利和、安場保和、中村弘毅、肥田浜五郎ら。錚々たる面々が一堂に会し、「日本鉄道」設立に至る。これは今でいう第3セクターで、政府の保護を受けた半官半民の会社であった。日本鉄道は当初、東京～高崎間の鉄路を計画。当時は「生糸」の輸出が行われ、群馬が主要な産出地であったことが理由のひとつである。

しかし、東京駅の建設とその周囲への鉄道敷設用地の確保に難儀したため、代わりに上野駅を開業させ、明治16年（1883）7月、上野～熊谷間が開通。これは東京地方から北へ向かう初の鉄道で、高崎までの開通は翌明治17年5月のことであった。この日本鉄道による鉄道経営は、予想外に利益が上がった。その好スタートを受け、後の鉄道会社（私鉄）設立ブームにつながるのである。

鉄路の延伸と日本鉄道開業まで

西南戦争など、相次ぐ士族反乱により官設鉄道は中断したが、これが私鉄開業の流れへとつながる。

明治7年（1874）
5月11日　大阪～神戸間32.7kmが運輸営業開始

明治10年（1877）
1月11日　鉄道寮を廃止、工部省設置
2月5日　大阪～京都間43.1km全通

西南戦争勃発

明治14年（1881）
5月21日　池田章政たち発起人43名によって日本鉄道会社創立願

明治15年（1882）
11月　長浜停車場（現・長浜鉄道スクエア）竣工（現存する日本最古の駅舎）

明治16年（1883）
5月19日　日本鉄道認可

開業当時の乗客人数は？

開業以来、乗客数と収入は順調に推移した。特に大阪（京都）～兵庫間は4年間で倍以上になっている。首都圏も、東京から横浜に出かけるとなると1～2泊は当たり前だったが、鉄道開業で日帰りが可能になった利便性は大きかったようだ。

明治8年度（1875）

	【東京～横浜間】	【大阪～兵庫間】
乗客数	116万5000人	100万人
全賃金	37万1000円	21万5000円
荷物賃金	3万7000円	1万7000円
収入合計	40万8000円	23万3000円
営業費	25万円	14万2000円

▼

明治12年度（1879）

	【東京～横浜間】	【京都～兵庫間】
乗客数	178万人	215万2000人
全賃金	41万6000円	60万2000円
荷物賃金	6万6000円	9万6000円
収入合計	88万6000円	70万1000円
営業費	23万4000円	25万4000円

『統計要覧』会計部（明治14年より）

鉄道トリビア　日本鉄道の建設に活躍した「善光号」（P72）（明治13年、イギリス製）は鉄道記念物に指定され、鉄道博物館（さいたま市）で保存されている。

日本の鉄道創業期
The opening of the railway

1884-1889

明治17年～22年

今なお日本の経済を支える大動脈
東海道線の全通

東京と神戸を結び、多数の支線を持つとともに日本を代表する交通路線。東西をつなぐ主要ルートとして開通するまでには、幾多の紆余曲折があった。

当初は中山道が幹線になる予定だった

明治5年の新橋～横浜間、明治7年の大阪～神戸間の開業以来、数回にわたる路線延伸を経て新橋～神戸間の全線が開業したのは、明治22年（1889）のことだ。

政府の念願であった首都圏と京阪神とが、鉄道開業から実に17年の歳月を経て結ばれた。現在につながる幹線「東海道線」の誕生である。

しかし当初、明治政府は東海道に鉄道を通す予定ではなかった。実は東西両京を結ぶ幹線鉄道は、中山道に建設される予定だったのである。

中山道は東海道と並ぶ江戸時代の五街道のひとつで、東海道を横浜・静岡方面へ進む西ルートとすれば、中

東海道線などに導入された
1850形蒸気機関車

国鉄の前身である工部省鉄道局は、明治14年（1881）より、イギリスのキットソン社から輸入した1800形蒸気機関車（タンク機関車）を採用していた。1850形は、その増備車として明治18年（1885）から明治29年の間に35両が製造・輸入された。1800形とは製造元がダブス社である以外、ほとんど変わらず、引き続き使用された。官設鉄道のほか私設鉄道（日本鉄道、甲武鉄道、岩越鉄道、北越鉄道、北海道鉄道）でも使用された。

由比付近を走る1850形蒸気機関車

沼津～静岡間が明治22年（1889）に開通。東海道五十三次の宿場町、興津や吉原（当時は鈴川駅）などに次々と駅ができた。由比（ゆい）駅の誕生は少し遅れ、大正5年（1916）。

山道は王子・大宮から高崎・松本などを通って京都・大阪へ向かう北ルートをたどることになる。
　この中山道への鉄道建設を提案したのは、イギリスの土木技術者リチャード・ボイル。明治5年に来日し、日本の鉄道建設に尽力したお雇い外国人のひとりである。ボイルは二度にわたる実地調査を行い、東海道は

【DATA】主要諸元

形式:1850(C形タンク式・最初期の第1タイプ)	シリンダ(直径×行程):381×559mm
製造初年:明治17年(1884)	動輪直径:1219mm
製造会社:ダブス社	使用圧力:9.8kg/㎠
製造国:イギリス	火格子面積:1.1㎡
製造両数:35	伝熱面積:76.8㎡
機関車番号:1850 ～ 1884	機関車重量:36.9t
旧所属:作業局、日本、北海道	水タンク容量:4.41t
軸配置:C	燃料積載量:1.52t
全長:8801mm	シリンダ引張力:5550kg
全高:3658mm	弁装置:スティブンソン式

参考／『形式別国鉄の蒸気機関車』など

鉄道博物館蔵

鉄道トリビア　北陸本線長浜駅そばにある「長浜鉄道スクエア」は現存最古の駅舎となる東海道線時代の長浜駅舎(明治36年竣工)を活用している。

東西を結ぶ大幹線、通ず

すでに船便や街道が発達・充実しているため、山道の多い中山道に幹線を造ることが望ましいと報告した。

　また軍部の主張では、東海道は太平洋沿いに位置し、海上からの攻撃を受けやすく、そうなった場合は輸送路を分断されるリスクを伴うという要素もあった。そのため、明治16年（1883）には一旦、中山道への鉄道敷設が決定する。

　その後、鉄道局長の井上勝は中山道の工事を進めるが、自身で高崎から神戸まで中山道をたどってみたところ、道の険しさを体感した。そこで部下の原口要に命じ、計画変更も視野に入れ、詳しく探らせた。その後、碓氷峠や木曽谷などの山岳地帯が想定外に険しく、工事が難航するとの結論が出た。中山道は平地が少なく、完成までに年月を要し、何より建設費は中山道の場合1500万円（当時）で、東海道よりも500万円は余分にかかると見込まれた。

　報告を受けた井上は、首相の伊藤博文に東海道への路線変更を申し出る。

　そして明治19年（1886）7月の閣議で、幹線は中山道ではなく東海道ルートに変更することが決定した。

　東海道線の建設は順調に進む。明治20年に木曽川～大垣間、横浜～国府津間、浜松～大府間が開業。2年後には国府津～浜松間、関ケ原～馬場駅（現在の膳所駅）が開業し、新橋駅から神戸駅までの約600㎞が全通に至ったのである。

イギリス人のパワハラに耐え忍んで自立を果たす

　こうして東海道線の全通が実現した時、すでに鉄道や蒸気機関車は日本人だけで運用できていた。だが明治5年の開業当時、蒸気機関車を運転していたのはお雇いのイギリス人だった。以後、長らく運転席に座っていたのはイギリス人。建設工事の現場でも監督や指導者はイギリス人で、日本人はその手足として働くしかなかった。明治時代の回顧談（『鉄道―明治創業回顧談』）には、働いていた日本人らの声がある。

「外国人に暴力を振るわれ2カ月で辞めた」「言葉がわからずに戸惑っていたら、耳を引っ張られ手真似で示された」「掃除をしていたら抑え

外国人技術者の力を借りず、日本人が独力で完成させた旧逢坂山隧道

東海道本線の京都～大津間を開通させるにあたり、建設された。総監督は井上勝と同じく元・長州藩士で、「工技生養成所」でも教鞭をとった飯田弥吉（俊徳）だった。

鉄道博物館蔵

つけられ、丁髷を切られた」など、相当なパワハラを受けた者が多かったようだ。なおかつイギリス人には相当な高給が支払われていた。参考までに、エドモンド・モレル（鉄道建築師長）の月給は８５０円。これは当時の日本の最高職・太政大臣の三条実美の８００円（現代価値で約５００〜６００万円）より多かった。

このため、井上勝は日本人機関士の養成が急務と考え、明治10年（１８７７）に大阪駅に「工技生養成所」を設立。自ら実地指導も行い、熱心な育成を施す。その効果は抜群で、２年後の明治12年には平野平左衛門、落合丑松、山下熊吉の３名が英国人技士グレゴリイ・ホルサムの推薦で日本人初の機関方として採用される。その後も日本人の採用は相次ぎ、翌明治13年には日本人だけで新橋〜横浜間の運転が行われた。それを受け、明治７年に１１５名いた鉄道関係のお雇い外国人の数は、明治12年には43名、明治15年には22名にまで減少したのである。

井上の養成所からは機関士以外の、さまざまな技士も数多く育った。その成果が明治13年（１８８０）の逢坂山隧道（トンネル）開通である。滋賀県と京都府の間にある逢坂山に東海道線を通すための穴を開け、着工から２年、日本人技師と坑夫だけで約６６４ｍの隧道を完成させた。この難工事の成功により、外国人も日本人の鉄道技術の著しい進歩を認めざるを得なかった。以降、鉄道の建設も運転も日本人主導で行われるようになったのである。

Railway Column

国指定重要文化財「旧揖斐川橋梁」

岐阜〜大垣間の建設に伴い、木曽川三川のひとつ揖斐川（いびがわ）を渡るために架設された鉄橋。明治19年（1886）12月に竣工し、当時の橋梁として唯一、現位置に現存することから2008年に重要文化財に指定。

国立国会図書館蔵

官設だけでなく私鉄の参入が始まる

政府の財政難のもと、明治16年の日本鉄道開業を契機に、全国的に私鉄（民営鉄道）の参入が始まる。日本鉄道、北海道炭礦鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道は明治時代の五大私鉄といわれた。

明治16年（1883）
日本鉄道開業

明治17年（1884）
阪堺鉄道開業
（南海電気鉄道の前身）

明治20年（1887）
伊予鉄道開業

明治21年（1888）
両毛鉄道（両毛線）、山陽鉄道、九州鉄道開業

明治22年（1889）
水戸鉄道（水戸線）、
大阪鉄道（大阪環状線の一部など）
開業

開業を祝って賑わう大垣駅

鉄道開業から12年後の明治17年、大垣〜関ヶ原間が開通。花火・餅まきなど多彩な催しが行われ、遠方からも多くの人が集まった。

鉄道博物館蔵

現在の東海道本線ルート

明治22年、新橋〜神戸までの600.2kmが結ばれた（当時は御殿場ルート）。正式名称はなかったが、明治28年に「東海道線」と名付けられた。大正3年12月20日には東京駅が開業。同線の起点に。

【DATA】

開業日:明治5年（1872）10月14日 ※新暦
全通日:明治22年（1889）7月1日
路線距離:589.5km（東京〜神戸間）
起点:東京駅　**終点**:神戸駅　**駅数**:183駅

鉄道トリビア　明治22年の東海道線全通時、天竜川に架けられた鉄橋は、当線から引退後、箱根登山鉄道の早川橋梁に転用、現在も現役で使用中だ。

鉄道バブル期
Railroad bubble period

1887-

明治中期

日本鉄道の成功で空前の鉄道バブル到来

私鉄の群雄割拠時代に突入

政府直営の鉄道建設が西南戦争などによる財政難で停滞。歯止めをかけつつ私設鉄道を認める方向に動かざるを得なかった。

時代のうねりに対して政府は法律整備で必死に対応

明治政府は、鉄道創業以来、幹線鉄道を自らの手で建設・運営する方針をとっていた。この政策は、当時の日本には鉄道をつくれるような企業がまだなく、さらに幕藩体制から移行した中央集権的政治体制を確立するためだった。この方針は大隈重信・伊藤博文ら初期の政府中枢が強く主張し、また日本の鉄道事業の指揮にあたった井上勝もそれに同調する姿勢を貫いていた。

しかし、西南戦争などによる予想外の出費が重なり、幹線鉄道建設が停滞する。そこで岩倉具視らによって明治14年（1881）に日本鉄道が創設され、停滞していた東京〜高崎間鉄道（現在のJR高崎線などに相当）から開業していった。

この日本鉄道の成功により鉄道建設を目指す企業が次々と現われた。50数社が名乗りを挙げ、第一次鉄道ブームともいわれている。これは日本鉄道に対して殖産興業政策の名目で助成が行われ、ほかの私設鉄道にも踏襲されることになったことも大きい。しかし事業計画の甘いものが多く、明治25年（1892）度までに開業にこぎつけたのはわずか14社だった。こうした情勢のなか、政府は明治20年（1887）に「私設鉄道条例」を公布して、投機的な計画を抑制、私設鉄道の健全な育成を目指した。また、明治23年（1890）には後に路面電車へと進化する馬車鉄道向けの「軌道条例」も制定されている。

この時期に開業した私設鉄道は、山陽・九州といった幹線鉄道を形成するものから、甲武・水戸・関西・讃岐など主要都市の周辺や主要都市間を結ぶもの、さらには北海道炭礦・両毛・筑豊興業のように産業鉄道の性格を持つものがあった。

こうして政府は私設を認める方向に動くが、一方で鉄道の公共的性格を強く意識し、特に動脈となる幹線鉄道については国設・国営が望ましいとした。実は免許を受けたにもかかわらず予定通り開業せず、また官設鉄道との連絡を怠ったりする鉄道も多かった。これでは幹線鉄道としての機能達成の見込みが立たない。そこで明治25年（1892）に私設鉄道の買収も視野に入れた幹線鉄道

Railway Column

元・甲武鉄道のトンネルが残る

甲武鉄道は明治22年（1889）にJR中央線の前身となる新宿〜立川間で開業した。都心側に延伸する際、四ツ谷〜信濃町間で掘られたのが御所隧道だ。四ツ谷側の坑口は今も明治時代のまま旧御所トンネルとして使用されている。

写真／松本典久

三等客車の車内風景

明治中期、客車の車体は木造を踏襲していたが、小型の2軸車だけでなく、ボギー台車による大型車両も増えていった。ただし一般的な三等座席は簡素な構造。乗客の服装なども時代を感じさせる。
鉄道博物館蔵

**外堀沿いを走る
甲武鉄道旅客列車（形式K1形）**

皇居の外堀を走る甲武鉄道には右ページの御所隧道のほかにも短い3つのトンネルがあった。写真左奥に見えるのは市ケ谷〜四ツ谷間にあった三番町隧道だ。現在は撤去。
鉄道博物館蔵

この時代に開業した主な私鉄

明治期には50以上の鉄道のほか、都市内の路面電車などの約100軌道が開業していた。このうち、鉄道は営業キロにして約9割が国有化されることになった。

明治39年（1906）の「鉄道国有法」で国有化される17私鉄

鉄道名	開業	現在
北海道炭礦鉄道	明治22年（1889）開業	現・函館線など329.1km
北海道鉄道	明治35年（1902）開業	現・函館線の一部255.9km
日本鉄道	明治16年（1883）開業	現・山手線、東北線など1385.3km
岩越鉄道	明治31年（1898）開業	現・磐越西線の一部79.7km
総武鉄道	明治27年（1894）開業	現・総武線の一部117.8km
房総鉄道	明治29年（1896）開業	現・外房線の一部63.4km
甲武鉄道	明治22年（1889）開業	現・中央線の一部44.7km
北越鉄道	明治30年（1897）開業	現・信越線の一部138.1km
七尾鉄道	明治31年（1898）開業	現・七尾線の一部55.4km
関西鉄道	明治22年（1889）開業	現・関西線など442.9km
参宮鉄道	明治26年（1893）開業	現・紀勢線など42.0km
京都鉄道	明治30年（1897）開業	現・山陰線の一部35.7km
西成鉄道	明治31年（1898）開業	現・大阪環状線の一部、桜島線7.4km
阪鶴鉄道	明治30年（1897）開業	現・福知山線など113.1km
山陽鉄道	明治21年（1888）開業	現・山陽線、予讃線など667.7km
徳島鉄道	明治32年（1899）開業	現・徳島線など34.6km
九州鉄道	明治22年（1889）開業	現・鹿児島線など712.6km

「鉄道国有法」で国有化が検討された追加15私鉄

鉄道名	開業	現在
水戸鉄道	明治30年（1897）開業	現・水郡線の一部、昭和初期に国有化
川越鉄道	明治27年（1894）開業	現・西武鉄道の前身
成田鉄道	明治30年（1897）開業	現・成田線の一部、大正期に国有化
東武鉄道	明治32年（1899）開業	そのまま推移
上武鉄道	明治34年（1901）開業	現・秩父鉄道の前身
豆相鉄道	明治31年（1898）開業	現・伊豆箱根鉄道の前身
豊川鉄道	明治30年（1897）開業	現・飯田線の一部
尾西鉄道	明治31年（1898）開業	現・名古屋鉄道の前身
中越鉄道	明治30年（1897）開業	現・城端線、氷見線の一部
近江鉄道	明治31年（1898）開業	現・そのまま推移
南海鉄道	明治30年（1897）開業	現・南海電気鉄道の前身
高野鉄道	明治31年（1898）開業	現・南海高野線の前身
河陽鉄道	明治31年（1898）開業	現・近鉄南大阪線などの一部
中国鉄道	明治31年（1898）開業	現・津山線など
博多湾鉄道	明治37年（1904）開業	現・香椎線（昭和戦時中に国有化）や西日本鉄道の一部

の整備を示す「鉄道敷設法」を公布する。これで鉄道官設が原則として定められたが、政府の財政は困難な状態がなおも続いていた。

明治20年代の恐慌がひと段落すると、同年代末期から再び鉄道ブームが起こった。ピークとなった明治29年（１８９６）度に免許申請を行った鉄道は４５０社を超えている。しかし、同一路線の競願、あるいは計画不備のものが多く、仮免許を受けたものはこのうちの29社に過ぎなかった。また開業しても立ちいかぬ鉄道もあり、やはり政府の助成を当てにした甘さがあったのだ。

こうした経緯はあったものの、鉄道営業キロは、明治25年時点で官設鉄道約８８６km、私設鉄道２１２４km、さらに鉄道国有化直前の明治38年には官設約２５６２km、私設約５２２６kmと拡張していった。

また、私設鉄道ではサービスに対してもエポックメーキングなものが多い。旅客輸送の場合、客車内照明の電灯化、食堂車・寝台車の導入は山陽鉄道から始まっている。また、客車に白・青・赤の帯を施し、乗客が簡単に等級を見分けられるようにしたのは関西鉄道が初めて、いずれも全国に広まっている。

関西鉄道といえば、名古屋〜大阪間で官設の東海道線と乗客誘致合戦を展開したことでも有名だ。関西鉄道は現在のJR関西線などの前身で、明治33年（１９００）から名古屋〜湊町（現・JR難波）間の直通運行を開始。当初は官設鉄道と協定を結んでいたが、2年後から運賃値下げ合戦を展開。さらに駅弁付きといったサービスまで登場した。この激しい競争で弊害も生じ、明治37年（１９０４）に大阪府知事らが間に立つ形でようやく幕が引かれた。じつは同年2月に日露戦争が勃発、軍事的にもこの競争を収束させねばならない情勢になっていたのである。

Railway Column

関西鉄道の社紋が残るJR草津線・国分橋梁

名阪連絡で名を馳せる関西鉄道は、明治22年（1889）に現在のJR草津線の一部で運転を開始した。同線の貴生川〜三雲間で現在も使用されている国分橋梁は、関西鉄道時代に建設されたもので、レンガアーチの中央に社紋のデザインが残っている。

写真／松本典久

将来の国有化を見据えた一大事業

鉄道博物館蔵

鉄道院新橋工場・施盤工場

新橋駅構内に設置された新橋工場で輸入機関車や橋梁の組み立てから始まり、修繕や改造も行っている。また、官設鉄道の工場では最大規模を誇り、日本鉄道や両毛鉄道など各社の車両も受け持っていた。

【私鉄参入によって生まれた3つの法律】

明治33年(1900) "私設鉄道条例"を進化させた「私設鉄道法」公布

「私設鉄道条例」を明治23年に定められた商法に適応させるべく再編された法律。会社設立・計画・工事をはじめ、その運営全般に至るまで政府の監督権が強化され、反した場合は免許取り消しなどの措置も盛り込まれた。また、本免許から25年後には政府が買収する権利を持つことも条文に定められ、国有化の布石も打たれていた。

明治25年(1892) 国が作るべき鉄道網について「鉄道敷設法」公布

政府の鉄道建設計画を定めた法律で予定線が列記され、第一期線として着手する路線も選定されていた。この予定線は本州及び四国・九州の主要幹線33路線で、おおむね現在のJR幹線となっている。この「鉄道敷設法」は大正時代に改正され、計画路線がさらに加わった。JRの前身となる国鉄線はこれを指針に路線網を整備していった。

明治20年(1887) 私鉄に向けた法律「私設鉄道条例」公布

私鉄を監督する最初の法令。私設鉄道に対して一定の基準を設けるため、路線概要から会社の組織や運営まで詳細に申請させて許認可するものとされている。なお、公益事業として助成や監督なども規定した。また、本条例は蒸気鉄道を規制するためのもので馬車鉄道や人車鉄道については、明治23年に別途「軌道条例」を制定している。

官営で建設が進められた路線

- **幌内鉄道** ………… 明治13年(1880)運行開始(函館本線の一部など)▶明治22年(1889)に私鉄の北海道炭礦鉄道に移管
- **東海道線** ………… 明治22年(1889)全通
- **信越線** …………… 明治18年(1885)運行開始、明治26年(1893)全通
- **北陸線** …………… 明治15年(1882)運行開始、大正2年(1913)全通

鉄道トリビア 関西鉄道vs官設鉄道合戦の際、官設側で指揮をとったのは、のちにジャパン・ツーリスト・ビューロー(JTB)を創立させる木下淑夫だ。

鉄道バブル期
Railroad bubble period

1891-1893

明治24年～26年

震災による東海道線の一時不通 濃尾大震災と碓氷峠開通

多くの教訓を残した明治の大震災は、日本や鉄道にどのような影響を与えたのか。そして念願のアプト式鉄道開通とは？

未曾有の震災にも負けず富国強兵の道を進む

私鉄参入によって活況を呈する鉄道業界は新たな局面を迎えることになった。明治24年（１８９１）９月1日、日本鉄道によって上野～青森間が全通し、直通列車による1往復運転が始まったのである。所要時間は26時間25分。東海道線に続いて東日本が鉄路でつながった。２年後の明治26年には日本郵船株式会社が誕生し、青森～函館～室蘭間の定期航路を開設することになる。

こうして富国強兵のスローガンのもと、着実に近代化の道を歩んでいた日本だったが、天災にも直面した。同年10月28日午前6時37分に発生した濃尾大地震である。岐阜県美濃地方、愛知県尾張地方を襲った日本最大の内陸直下型地震でマグニチュードは８・０。関東大震災が７・９、阪神・淡路大震災が７・２であるから、その激しさがわかる。

この地震は当時日本最大の鉄道橋だった長良川鉄橋を川底へと落とした。さらに堤防が崩壊し、線路が空中に浮いてしまった。各地で鉄道被害が発生し、東海道線は不通となった。翌日の新愛知新聞（現・中日新聞の前身のひとつ）の号外では次のように報道されている。

「暁天全く晴れ紅●（判読不明）将さに昇らんとそ、忽ち聞く、一道地底の火気、轟々殷々、山を掀し海を蕩し、坤骨折れ、地皮裂け、火起り、水湧き、家屋潰倒し、人畜死傷さるもの幾千百、児を失ひ、妻を亡し、父母兄弟その死處を知らざるものあり、悲鳴哭泣の聲、鬼行燐飛の間に聴く、宛然たる叫喚の地獄なり、汽車通ぜず、電線全く絶ち、道途崩壊し、橋梁没落し……」（一部表記修正）

悲惨だったのが、人口が集中していた岐阜や大垣などの市町村だ。岐阜市では全戸数の62％に及ぶ３７７４戸の家屋が倒壊、各所で火災が発生し多数の焼死・圧死者を出した。これらの被害情報は前述のように新聞社などによって全国に伝えられた。人々は援助物資を寄せたり、ボランティアとして駆けつけた。当時京都から支援に訪れた看護婦・齋藤みち氏の回顧録『濃尾大震災の思ひ出』によると、岐阜の垂井まで汽車で行き、そこからは不通となっていたため、大垣市まで歩いた。城を残して一面が焼け野原で、言葉にならないほど惨憺たるものだったと語り残している。その後、東海道線の完全復旧には翌明治25年4月16日までの半年間を要した。この震災をきっかけとして我が国では地震研究や震災対策が急速に発展していった。6月21日には将来的な鉄道の国有化を匂わす「鉄道敷設法」（Ｐ１１３）が公布され、7月21日に鉄道庁は内務省から逓信省へと移管されている。

日本最大の内陸地震 濃尾地震

早朝の食事時であったため各戸から火災が発生し、家屋倒壊による圧死者なども出た。数多くの人命が犠牲になっただけでなく、鉄道をはじめとした交通や産業、学校休業によって教育などの分野も大きな打撃を受けた。この震災を受けて鉄道作業局技師長だったポナールは、建設中だった碓氷峠橋梁の設計変更を行っている。

66.7‰（パーミル）の急勾配に挑んだ難工事

碓氷峠の横川〜軽井沢間にアプト式鉄道開通

明治2年（1869）、東京と京都を結ぶ幹線鉄道の建設が決定した。ルート案は2つあった。東海道線と中山道線（現・信越本線）である。

もともと東海道は陸運や海運が発達していたこと、また海岸近くの鉄道は軍事的に防衛上不利であるといった要素が中山道案の論拠となっていた。

しかし横川〜軽井沢間に立ちはだかる標高960mの碓氷峠の存在が問題となった。工事の難航と建設費用の増大がはっきりしたことで明治19年（1886）、鉄道局長官の井上勝は東海道線を幹線に採用すると決定したのである。それでも同区間の工事は続けられていた。横川と軽井沢には鉄道が届いたが両駅間は依然として馬車鉄道を利用していた。そこで鉄道庁は碓氷峠越えのルート調査を行い、66.7‰（1kmで66.7mの高低差）という日本最大の急勾配をアプト式で建設することにした。

これは歯型レールを設置して機関車の歯車と深く噛み合わせて登り下りする方式だ。突貫で工事は進み、明治26年（1893）4月1日に碓氷峠は開通。約2年という驚くべき短期間だった。予算が逼迫し早急に関東と日本海側をつなぎたいという国策路線だったのである。しかしそのなかで500人以上の殉職者を出したのもまた事実である。

同区間は碓氷線という通称で呼ばれた。そして平成9年（1997）の北陸（長野）新幹線の開通による廃線まで近代化の礎となって生き続けたのである。

碓氷峠の交通変遷図

古くは『日本書紀』において日本武尊が越えた碓日坂として登場する碓氷峠。江戸時代は旧碓氷峠が中山道のルートとして設定されていた。明治には碓氷馬車鉄道が横川〜軽井沢間に開通、アプト式鉄道開業まで営業した。

日本初の重要文化財 旧鉄道橋・碓氷第三橋梁

明治25年4月に建設が始まり12月に完成した煉瓦造のアーチ橋。旧碓氷線跡は遊歩道「アプトの道」となっており、第2から6橋梁までの5基が現存。このほか隧道10基、変電所2棟と併せて全てが国の重要文化財に指定されている。

富国強兵期
Wealth and military strength

1894-1895

明治27年～28年

対外戦争で高まる鉄道の重要性

日清戦争と鉄道

良くも悪くも戦争はさまざまな技術を進歩させる。近代化を始めて間もない日本は、清国との緊張が高まるにつれ、国内の鉄道網の整備に力を注いでいった。

ドイツを見習い鉄道の軍事利用を画策した日本陸軍

明治2年（1869）、政府内で鉄道や通信の建設に関する論議が起こった時、誰も鉄道を軍事利用することなど考えていなかった。その翌年、新橋～横浜間の建設工事が始まり、イギリスから建設師長としてエドモンド・モレルが着任。その際、政府高官（大隈重信だといわれる）にゲージ幅をどうするか尋ねた。高官は「幅が広いと建設費がかさむ。日本は狭いし贅沢はできないから狭いゲージで十分」と答えた。こうして日本の鉄道は、3フィート6インチ（1067㎜）の狭軌で建設されることになったという。

そして1870年、欧州では7月19日に普仏戦争が勃発。これはドイツ統一に邁進していたプロイセン王国と、その障害となっていたフランスとの間に起こった戦争だ。この戦争が始まる前にプロイセンは、参謀総長モルトケの命で戦争に使える国内の鉄道を9条に増強していた。

フランス軍は7月15日から動員を開始していた。一方プロイセン軍は、翌16日から動員を開始。そして鉄道網をフルに活かし、プロイセン軍38万人が最前線に集結したのが8月3日であった。鉄道を4条しか持っていないフランスは、移動距離が遥かに少ないにもかかわらず、集結した兵力は25万人に過ぎなかった。こうした輸送能力の違いも要因となり、普仏戦争はわずか10カ月という短期間でドイツ帝国（1871年1月18日に誕生）の勝利に終わる。

明治11年（1878）、日本では山県有朋が参謀本部長に就任すると、陸軍はドイツ（プロイセン）式を導入。普仏戦争の結果を強く受け、鉄道についても軍事利用を強く意識し始めた。さらに明治18年（1885）、ドイツ陸軍を模範とするために、モルトケ参謀総長が推薦してくれたメッケル少佐を教官として招聘している。そして明治20年（1887）には「鉄道論」が天皇に上奏された。

この鉄道論は「鉄道は戦時輸送に配慮してルートを決める」と「単線の鉄道は軍事輸送に不適切」という2点が骨子となっている。補足として「軍用列車は広軌で機関車は馬力が強く、客車は兵士の個人装備も積める構造に」と記されていた。

Railway Column

日清戦争後に鉄道連隊が誕生

陸軍鉄道連隊は戦地において鉄道の建設や修理、運行、敵の鉄道を破壊する工作にも従事している。明治29年（1896）11月、前身の鉄道大隊が東京・牛込の陸軍士官学校内に編成され、明治40年（1907）10月、連隊に昇格する。昭和9年（1934）から昭和20年（1945）まで第3～第20連隊までが追加編成され増設されている。

鉄道博物館蔵

広島までの軌道が完成すると日本と清国が戦端を開く

その頃の日本には、軍隊が国外に攻めて行く考えはなかった。東京湾の入口など、主要な場所に要塞を建設。そこに設置された大砲が届かない海域の敵艦を打ち払うために、海軍が存在すると考えていた。今で言うところの専守防衛である。外国の軍隊がどこかに侵攻して来た際、鉄道網を使い防衛軍を展開することを一番に考えていたのだ。

そのためにも、大動脈となる関東と関西を結ぶ鉄道の整備は焦眉の急であった。しかもそれは、戦時の大量輸送に向いた広軌にすることが望ましいと、参謀本部は考えた。だがすでにトンネルや橋が狭軌規格で多数建築されていて、それを改造する予算も時間もなかった。

当初の計画では東西交通の大動脈は旧中山道に沿ったルートであった。海沿いのルートでは、敵艦の艦砲射撃や破壊工作に晒される恐れがあるからだ。しかし山岳地帯を通すには、莫大な予算と時間を要してしまう。そこで責任者であった井上勝は、ルートを中山道から東海道へ変更することを、総理大臣の伊藤博文に訴えた。同時に参謀本部長から内務大臣となっていた、山県有朋陸軍中将の説得も伊藤に願い出ている。財政難は政府全体が抱える問題なので、内務大臣の山県にも責はある。鉄道建設の緊急性を考慮すると、山県もこれには妥協せざるを得なかった。

こうして中山道線は東海道線に変更され、明治22年（1889）7月1日に新橋～神戸間が全通した。その頃になると日本は、朝鮮半島の主権を巡って清国との関係が悪化。そうした情勢から、路線はさらに西へと延伸しなければ中途半端なものになってしまう。ところが財源の関係で、山陽線は官設にできなかった。結局、神戸から先は萩出身の政商・藤田伝三郎たちが出資して設立した、山陽鉄道会社の手により建設されたため、政府の鉄道局はあまり関与することができなかった。

民間資本の場合は利益重視のため、線路は難工事となる山間部を避け海岸線に敷設された。そして明治24年には尾道（おのみち）、明治27年（1894）6月10日には広島まで開通。日清戦争はその年の7月25日に開戦、兵員は広島まで鉄道で移動し、宇品（うじな）港から朝鮮へと渡った。開戦から1カ月半後、大本営は広島に移された。明治天皇も、広島城跡に設けられた御座所に鉄道で出向いている。

大元帥である明治天皇も御召し列車で広島へ

大日本帝国の姿が数字から見えてくる

日清戦争での日本側戦死者は、戦勝国だとしてもかなり少ない。代わりに病気により多くの命を失っている。これはビタミン不足からくる脚気が主なものだ。戦費に関しては、当時の国家予算を遥かに超える額であったが、戦後の賠償金のおかげで返済できた。

【戦死者】
戦死:1415人
病死:1万1894人

【収入】
公債金:1億1681万円
※特別資金:7896万円
その他:2946万円
計:2億2523万円
※後に賠償金により繰り入れ返済

【支出】
陸軍:1億6452万円
海軍:3596万円
計:2億48万円

日本軍による旅順背面総攻撃
1894年10月になると大本営は旅順攻略作戦を決定。24日に第1軍の第1師団を上陸させた。そして11月6日に金州城を攻略、22日には旅順要塞の占領に成功している。
国立国会図書館蔵

富国強兵期
Wealth and military strength

1896-1902

明治29年～ 35年

下関条約から日英同盟締結へ

鉄道網の拡大と富国強兵

日清戦争を経験した日本は、近代戦にとって兵站（へいたん）を担う鉄道線網の整備がいかに重要なのかを痛感した。

戦争遂行に鉄道が不可欠なものと痛感した日本

明治時代の政治家といえば、その大半が維新の戦いをくぐり抜けてきた元武士たちである。陸軍が敵艦からの艦砲射撃を恐れ、鉄道を内陸に敷設したがった意味を、十分に理解することはできた。だが前出の通り、経済的に無理であった。止むなく神戸から先は官設事業を諦め、民間の資本を利用して鉄道建設を続けていく方針へと転換。山陽線を民間の手に委ね敷設したのである。

一方、最初は大動脈線となるはずだった中山道線は、東京と日本海を結ぶもともとあった信越線計画として、直江津（なおえつ）と高崎の間の建設工事が続けられた。最大の難所であった碓

津の停車場（春子） つのていしゃば（はるこ）
鹿子木孟郎
明治31年（1898）、油彩・キャンバス、
57.1×39.0cm　三重県立美術館蔵
橋の上に佇む女性が線路とその向こうに見える駅を眺めている。彼方には町並みも描かれている。春子とは作者の鹿子木孟郎の愛妻。新婚時代を過ごした津の思い出を描いた。

氷峠はスイッチバックではなくアプト式という歯車付きの機関車を採用し、急勾配を登ることに決定する。
明治26年（1893）には直江津と高崎の間が開通。上野と高崎の間は、政府も出資している民間の日本鉄道会社が、すでに敷設運営していた。こうして東京と日本海を結ぶ路線は、日清戦争の開戦までに間に合っている。このように、日本は何とか最低限の戦時輸送体制を整えることができたのだった。
日清戦争が開戦した後、広島と宇品港を結ぶ線が急遽敷設された。本線では、品川と横浜付近で改良工事が行われている。どちらの駅も、先へ進むには進行方向を変える必要があった。そこでいちいち機関車を付け替えていたのでは非効率なので、品川駅や横浜駅を経由せず、真っすぐに東海道線を西進できる線を陸軍が建設したのだ。これらの線は戦後、鉄道庁に移管されている。

富国強兵と足並みを揃え整備が進められた鉄道網

日清戦争を体験したことで、政府は戦時における鉄道の重要性を再認識する。そこで「鉄道敷設法」に基づいて鉄道網の整備計画を作成。この計画は官設だけではなく、民間の

国立国会図書館蔵

富国強兵の支えとなった八幡製鐵所の誕生

政府は明治29年（1896）3月30日に製鐵所官制を発布。明治34年（1901）2月3日に東田第一高炉で火入れが行われ、官営八幡製鐵所が操業を開始した。八幡の地が選ばれたのは、筑豊炭田から鉄道や水運で大量の石炭を運び込めるメリットが大きかったからだ。建設費は日清戦争の賠償金で賄われていた。

国立国会図書館蔵

Railway Column

夏目漱石『三四郎』と汽車

小説『三四郎』では、冒頭から山陽線内の出来事が描かれている。さらに食べ終わった弁当箱を窓から投げ捨てる主人公の描写も登場する。この作品が世に出たのは明治41年（1908）。その当時の汽車の旅の様子を垣間見ることができる。

夏目は熊本へ赴任する際にも汽車を利用していた。
国立国会図書館蔵

鉄道トリビア 明治32年、京浜急行電鉄大師線の前身となる大師電気鉄道が営業開始。首都圏ではこれが初の電車運転となった。

日英同盟はなぜ結ばれたのか？

イギリスは極東地域での勢力拡大を狙うロシアが自国の権益を脅かすことを危惧していた。しかし南アフリカで起こったボーア戦争が影響し、極東の勢力を増強する余力がなかった。そこでイギリスの伝統であった「栄光ある孤立」を捨て、日本との同盟に踏み切った。一方が2カ国以上と戦争になった場合、他方も参戦する協約が含まれた。

露仏同盟（1891〜1894）
フランス
ロシア
日露戦争へ（1904〜1905）
占領
支持
ドイツ
ロシアを極東問題に専念させたい
イタリア
オーストリア
三国同盟（1882）
満州
朝鮮（1897〜韓国）
アメリカ
中国の門戸開放を主張
支持
日本
イギリス
ロシアの南下を警戒
日英同盟（1902）

小村寿太郎 こむら じゅたろう
安政2年（1855）〜明治44年（1911）
明治を代表する外交官のひとり。第１次桂内閣で外務大臣に就任し、日英同盟の締結に尽力。さらに日露戦争の戦後外交処理も担当する。
国立国会図書館蔵

軍事面が目立つ一方で さまざまなサービスも登場

鉄道会社にも協力を求めている。

この時期、政府や陸軍が鉄道網の整備に力を注いでいたのには、大きな理由があった。それはロシアの存在である。日清戦争に勝利した日本は明治28年（１８９５）４月17日、下関において講和条約、いわゆる下関条約を結んだ。その条件のひとつに「清国は遼東半島を日本に割譲する」というものがあった。

ところが４月23日になると、ロシア帝国とドイツ帝国、それにフランスの三国が遼東半島を清に返還するように勧告してきた。これは三国干渉と呼ばれるもので、主導国はロシアであった。ロシアは極東進出を画策していて、そのために不凍港を求めていた。日本が遼東半島を領有すると、南満州の海への出口を失ってしまうことになる。さらに日本が満州へ進出して来ることも恐れた。

日本はほかの列強に協力をあおぎ勧告を撤回させようとしたが、イギリスやアメリカは局外中立を宣言したため、やむなく勧告を受諾することにした。この一件により、日本国内では弱腰の政府に対する批判が高まった。政府は「臥薪嘗胆」を合言葉にして、民衆の不満をロシアへの敵愾心に転嫁していったのである。

こうした状況のなか、山陽鉄道は明治30年（１８９７）３月には路線を三田尻（現・防府市）まで延伸。さらに下関まで全通したのは、明治34年５月であった。ちなみに山陽鉄道は瀬戸内海航路と顧客獲得競争となっていたため、さまざまなサービスの先駆けとなった。明治27年（１８９４）に急行列車を運行し、明治32年５月には食堂車を営業。さらに翌年４月には寝台車を連結。いずれも官設鉄道よりも先に導入している。

東北方面は政府の手厚い援助を受けていた日本鉄道が、明治17年（１８８４）８月20日に上野から前橋の路線を開業。さらに明治24年（１８９１）９月１日、今の東北本線に相当する上野から青森の間を開通させている。こうして本州を鉄道で縦断できるようになったのである。

小田原熱海間豆相人車鐵道（おだわらあたみかん ずそうじんしゃてつどう）
熱海鉄道の前身となった鉄道である。人車鉄道とは人力で客車や貨車を押す鉄道のこと。明治28年（1895）から40年（1907）まで運行したが、採算の悪さなどから蒸気機関車による軽便鉄道へと移行した。熱海や箱根周辺は地形が険しく当時、東海道線は御殿場ルートを通っていた。
国立国会図書館蔵

当時の貴重な燃料が多く産出した九州では、九州鉄道により炭田地帯と港湾を結ぶ鉄道網の建設に力が注がれた。なかでも軍港の佐世保と筑豊方面を結ぶ路線は、明治31年までに完成している。

また当時はサービス向上が図られた時代でもあった。東海道線では山陽鉄道に半年遅れの明治33年10月１日、新橋〜神戸間の夜間急行に寝台車を連結。食堂車は明治34年12月から、やはり新橋〜神戸間の急行列車２往復に連結された。

人々の暮らしを変えた路面電車

明治時代に大きく発展した
都市交通

明治維新を遂げ、近代国家の仲間入りを果たそうとしていた日本は、とにかく交通網を整備する必要に駆られていた。その際、道路よりも先に鉄道の整備が進められ、明治5年（1872）には早くも新橋と横浜の間で営業が開始されている。そんななか、都市の交通手段として最初に誕生したのが馬車鉄道だった。明治15年（1882）に東京馬車鉄道が開業すると、すぐに北海道から沖縄まで広まっていった。だが糞尿の処理や馬への餌やりに手間がかかったため、電車が導入されるとそれに取って変わられた。東京馬車鉄道は明治36年（1903）に電化され、東京電車鉄道（現在の都電の前身）となっている。地下鉄は昭和2年（1927）に浅草と上野間が開通したのが日本初である。

日本最初の電気鉄道
京都電鉄の1号車

日本で最初に電車の営業運転を始めたのは京都市の京都電気鉄道だ。明治28年（1895）2月1日、東洞院塩小路下ルから伏見下油掛の間を開業させた。その後、名古屋や小田原などで開業し、東京は全国で8番目だった。

朝日新聞社

現存する京都電鉄の27号車

梅小路公園で動態保存されている27号車は明治末に製造した車両。昭和36年（1961）に市電北野線が廃線になるまで活躍。1994年の平安遷都1200年の際に復元。

写真／松本典久

全国の主な都市交通

【東京】明治15年（1882）
東京馬車鉄道開業（のちの東京都電）

【京浜】明治32年（1899）
大師電気軌道開業（京急の前身）
関東初の電気鉄道

【名古屋】明治31年（1898）
名古屋電気鉄道開業（のちの名古屋市電）

【京都】明治28年（1895）
京都電気鉄道開業（のちの京都市電）
日本初の電気鉄道

【京阪】明治43年（1910）
京阪電気鉄道開業

【大阪】明治36年（1903）
大阪市営の路面電車開業

【大阪】明治43年（1910）
箕面有馬電気軌道開業
（現・阪急電鉄）

【阪神】明治38年（1905）
阪神電気鉄道開業

【神戸】明治43年（1910）
神戸電気鉄道開業（のちの神戸市電）

【松山】明治21年（1888）
伊予鉄道開業
四国初の鉄道

富国強兵期
Wealth and military strength

1903-1905

明治36年～ 38年

極東を巡る大国との決戦
日露戦争と鉄道

当時ロシアの陸軍力は世界一といわれていた。そんな大国がシベリアに鉄道を敷設。極東に触手を伸ばし、近代化を始めたばかりの日本の運命を左右してきた。

東海道線の輸送力強化は平和な時代にも続けられた

日清戦争は、近代国家となった日本が初めて体験した対外戦争であった。そして近代戦では、兵站（へいたん）の優劣が勝敗を分けるということを学んだ戦いでもある。当初陸軍では、鉄道の利用価値は日本列島に上陸してきた敵に対して、部隊を展開するためにあると考えていた。

だが対外戦争を経験してみると、部隊だけでなく大量の物資を集積場まで迅速に輸送することが不可欠だということを知る。そのため東海道線では、日清戦争後も引き続き改良工事が進められていた。

なかでも輸送力の向上につながる複線化には力が注がれていた。古くから交通の難所として知られる関ヶ原も、明治33年（１９００）に複線化。こうして日露戦争開戦までに、東海道線の7割以上が複線化されている。

だが戦争への備えを急ぎ、複線化を推し進めた結果、トンネルを改良しなくてはならない広軌（１４３５㎜・国際的には標準軌）を導入すべきという意見は棚上げされた。こうして日本の鉄道の大半は、１０６７㎜の狭軌が固定化されてしまった。

東北方面の路線は、日本鉄道が上野～青森間の東北線を明治24年（１８９１）に全通させていたが、福島から青森へ至る線（奥羽線）の建設が急がれていた。だが福島と青森の間が全通したのは、日露戦争の講和会議が開かれている頃であった。そのため、東北からの兵員輸送はもっぱら東北線が担っていた。

明治維新以来、開拓事業が進められてきた北海道では、早い時期に鉄道の敷設が進められた。明治天皇が2度目の東北・北海道巡幸を行った明治14年（１８８１）8月、最新鋭の軍艦「扶桑（ふそう）」で青森から小樽に入った天皇は、手宮桟橋から御召し列車の「開拓使号」に乗車し、札幌まで鉄道で移動している。この時の機関車は「義経（よしつね）号」であった。

小樽、旭川、室蘭各地と札幌を結ぶ路線は、官民を合わせれば日露戦争までには運行が始まっていた。しかし函館と小樽を結ぶ線は開戦時には間に合わなかった。

だが開戦当初に危惧された、ロシア軍の北海道上陸という事態は起こらなかった。旭川の第7師団から函

国立国会図書館蔵

満州軍総司令官一行送別会
開戦当初は大本営で指揮を執っていたが、現地司令部の必要性から明治37年6月に満州軍総司令部を設置。総司令官は大山巌元帥、総参謀長には児玉源太郎大将が就いた。

館に派遣された大隊は、鉄道で室蘭まで移動した後、徒歩で函館に向かったという程度で、大きな影響は受けていない。

清国の混乱に乗じてロシアが満州全土を占領

三国干渉により日本が遼東半島の領有権を放棄した後、ロシアは明治29年（1896）に清国と「露清密約」を締結する。これは日本が再度清国に攻撃を仕掛けてきた際、ロシアが盾となる見返りに清国は満州の権益をロシアに与える、というもの

中国における各国の勢力範囲と鉄道網

19世紀後半になると、ロシアはトルコとの戦争に勝利しバルカン半島を南下。それとともにシベリア鉄道の建設に乗り出し、極東に進出してきた。イギリスはインドを完全に自国の領土とすると、さらに極東へと進出。フランスはベトナムを自国の保護領としていた。さらに日清戦争の敗北で弱体化が顕著になった清国に対し、列強は一斉に触手を伸ばしていった。まずドイツが山東半島の膠州湾を租借するとロシアは遼東半島の旅順・大連、イギリスは威海衛・九龍半島、フランスは広州湾を租借していった。

【日露戦争の主な戦い】

1. 陸軍、仁川上陸（1904年2月8日）
2. 日本艦隊、旅順港外のロシア艦隊を攻撃（同日）
3. 旅順口閉塞作戦（2、3、5月）
4. 旅順総攻撃を開始（8月19日）
5. 遼陽占領（9月4日）
6. 旅順のロシア軍が降伏（1905年1月1日）
7. 奉天会戦（3月1～10日）
8. 日本海海戦（1905年5月27～28日）

鉄道博物館蔵

千葉県・佐倉駅から出征する兵士と見送る人々

日清戦争に勝利した日本は、多くの賠償金を手にし、さらなる発展を遂げた。日露戦争はその記憶がまだ鮮明なうちに開戦したため、出征兵士を見送る様子も熱烈であった。だが戦いの熾烈さは比較にならなかった。

※写真は日清戦争時の可能性もあるが詳細不明。

Railway Column

日本とロシア 国力と軍事力の比較

右の表で見れば、日本とロシアの国力や戦力に大きな差があることはわかると思う。しかしこれがどの程度の差なのか、今ひとつ実感が湧かないであろう。実は太平洋戦争当時の日米の戦力差を超えているのだ。それを知って日露戦争を考えてみると、いかに日本の勝利が世界の常識破りであったか、理解できるだろう。日本軍は当時の最先端技術の電話や無線、観測気球などを積極的に活用したのも勝因であった。

	日本	ロシア
国力	面積:40万㎢	面積:2500万㎢
	人口:4600万人	人口:1億2000万人
	歳入:2億8648万円	歳入:20億8117万円
	歳出:2億8922万円	歳出:19億8671万円
	輸出:3億57万円	輸出:6億6398万円
	輸入:3億2786万円	輸入:7億5938万円
軍事力	兵力:約108万人	兵力:約129万人以上
	死者:約8万4000人	死者:約5万人
	火砲:636門	火砲:2260門
	海軍力:約23.3万t（106隻）	海軍力:約19.1万t（63隻）

だ。その密約の一環として、ロシアは明治31年に旅順と大連を租借。旅順に太平洋艦隊の基地を置いた。さらに旅順までの鉄道敷設権も入手する。

　日本は日清戦争に勝利したことで、朝鮮を属国としていた清国を朝鮮半島から排除。アメリカ人実業家モーリスが獲得していたが、建設が頓挫していた京城（当時は漢城・現在のソウル）と釜山間の鉄道敷設権を、渋沢栄一らが明治31年に譲り受けた。そして渋沢らは明治34年（1901）に京釜鉄道（現・京釜線）を設立し、着工したのである。

　この鉄道は建設中に日露戦争が勃発したため、一部の河川をフェリーでつなぐなどしていた。そして明治38年（1905）には暫定ながら全線開通させている。

　一方、日清戦争に敗北した清朝の政治は腐敗しきっていた。そのうえ露骨に列強から侵略され、国が分裂する危機に見舞われていた。また諸外国から安い商品が大量に流入したことで、農民の生活は完全に行き詰まってしまう。さらに西欧の権力と結んだキリスト教徒が、我が物顔で布教する行為に、多くの民衆が怒りを覚え、排外的な気運が高まった。

　こうした不満を抱えた民衆や破産した農民らは、義和拳という反キリスト教の秘密結社と結び付き勢力を拡大する。清国政府の守旧派も義和拳を弾圧しきれないと判断し、逆に列強に対抗させるため農民の自衛組織である団練に組み込み、名称も義和団と改称させた。

　こうして半合法化された義和団は、華北一帯に波及し、遂には北京の列国大公使館区域を包囲攻撃した。ここに至り日本、ロシア、イギリス、アメリカ、ドイツ、フランス、イタリア、オーストリアの8カ国が連合軍を形成し、義和団を鎮圧した。この時、連合軍の主力となったのが日本とロシアであった。

　日本軍の目覚ましい働きぶりは欧米列強から高く評価された。だが、極東に触手を伸ばすロシアは警戒心を強めた。ロシアは義和団の完全な鎮圧を口実に満州全土を占領。

　満州の植民地化を既成事実化しようと目論んだ。日英米がこれに強く抗議した結果、ロシアは撤兵を約束。ところが期限を過ぎても居座り続けるどころか、駐留軍を増強していた。

　先にも触れた通り、イギリスはボーア戦争に戦費を消費し、アジアに力を注げない状態であった。その間にロシアの勢力が極東地域で拡大することを危惧したイギリスは、明治35年（1902）に、日本との同盟に踏み切った。日本はイギリスという大きな後ろ盾を得たのであった。

日露ともに鉄道の活用が戦争の趨勢を左右した

　明治36年（1903）8月から行われた日露交渉で、日本側は朝鮮半島を日本、満州はロシアの支配下に置くという妥協案を提示した。だが大国ロシアは極東の小国日本と対等に交渉する気などなかった。ロシアの返答は「朝鮮半島の北緯39度以北を中立地帯とする」であった。これは事実上、朝鮮半島はロシアが支配下に置くということだ。

　それにロシアは旅順に強力な艦隊と要塞を置いている。旅順はロシアが建設した東清鉄道で奉天、ハルビンを経由してシベリア鉄道と接続している。シベリア鉄道はバイカル湖の区間を除き明治34年（1901）に一応完成していた。

旅順要塞が陥落すると、大勢のロシア軍捕虜を輸送する必要に駆られた。その際にも復旧した鉄道が活躍した。
国立国会図書館蔵

旅順開城会見

半年近い攻防戦の末、明治38年1月1日に旅順要塞司令官のステッセル中将（中段・右から2番目）が降伏を申し入れた。日本側の乃木大将（左隣）は水師営（清朝海軍の兵営）での会見時、ロシア将兵への帯剣を許している。

国立国会図書館蔵

バイカル湖は夏期の間はフェリー、冬期は分厚い氷の上に線路を敷いて列車を走らせた。もしもシベリア鉄道が全線開通すると、欧州に駐屯しているロシア軍を極東に派兵することが容易になってしまう。そうなる前に戦端を開くべきとなり、明治37年（1904）2月8日、日本海軍駆逐艦隊の旅順口攻撃により、日露戦争が開戦した。

戦いが広範囲に及んでくると、陸軍は旅順要塞に立て籠った有力なロシア軍を放置していては背後が脅かされると判断。さらに海軍は旅順港に籠って出て来ないロシア艦隊に手を焼き、遂には陸上からロシア艦隊を攻撃するよう陸軍に要請。乃木希典（まれすけ）大将の第3軍がこれに当たった。

第3軍は要塞攻撃前に、ロシア軍が破壊していった東清鉄道を復旧し、大連港から要塞攻略最前線の約10km手前まで鉄道を利用できるようにした。さらにそこから陣地まで、資材運搬用トロッコ線路を敷設。これは人力ながら大砲や砲弾の運搬に活用した。これは野戦鉄道提理部と呼ばれた鉄道部隊が手がけている。これらの鉄道やトロッコがなければ、日本国内から要塞攻略の決め手となった28サンチ榴弾砲を運び込むことはできなかったであろう。

鉄道部隊は旅順要塞攻略後も、戦線の拡大とともに北に向かって線路を延伸・復旧していった。戦争中に本線は奉天の北方にある鉄嶺の、さらに50km先まで運行できるようにしている。さらに撫順（ぶじゅん）炭鉱までの支線も運行できるようにした。そして最終的に長春までの路線を復旧し、そのまま満鉄に引き継いでいる。

東海道線と山陽鉄道が戦時ダイヤに移行

軍隊を輸送する列車は各駅に停車する必要がない。その代わりに騎兵や輜重兵が乗る馬を多数輸送するため、貨車に馬を繋ぐ設備が必要となった。このように軍隊輸送には特別列車が不可欠となってしまう。さらに効率よく輸送するためには、平時から戦時用の特別ダイヤを準備しておかなければならない。日清日露戦争に際しては官営の東海道線は言うに及ばず、民営だった山陽鉄道も戦時特別ダイヤに移行している。これも鉄道国有化論が叫ばれる要因となった。

鉄道トリビア 「ポーツマス条約」により日本が東清鉄道を管理することになった。これがのちの欧亜連絡運輸の大きな足掛かりにもなっている。

Epilogue

「鉄道国有法」による新たな時代の幕開け
国鉄の誕生から南満州鉄道へ

日本政府は富国強兵策を強力に推し進めるために、鉄道の国有化と産業の振興策を実行に移した。

軍事・経済的要地と鉄道の関係図(明治40年)

国は有事の際を考慮して、主要な民営鉄道17社を国有化することを決定する。それらの鉄道は殖産興業により設置された紡績、製糸、製鉄などの工場、さらには各地に点在する軍事施設を結ぶための重要な役割も果たしていた。こうした工場も、もともとは官営事業であったが、明治8年(1875)以降は私企業に積極的に払い下げられていった。

名寄
旭川
小樽
札幌
幌内炭鉱
夕張炭鉱
釧路
室蘭
函館
青森
弘前
小坂銀山
阿仁銅山
秋田
盛岡
釜石鉄山
院内銀山
仙台
佐渡金山
新潟
福島
郡山
足尾銅山
高田
常磐炭田
長野
高崎
宇都宮
甲府
大宮
東京
横浜
横須賀

日本製鋼所

昭和9年(1934)、官営八幡製鐵所を中心に官営・民営の製鉄事業者1所・7社が合同して設立した半官半民の国策会社。当時、国内で最大の鉄鋼メーカー。

釜石製鉄所

釜石は安政4年(1857)、日本初の洋式高炉の火入れに成功。その流れで明治20年(1887)に釜石鉱山田中製鉄所が発足。後に日本製鐵所に移管された。

日本鉄道会社

明治14年(1881)設立

北海道開拓を支える鉄道として、明治14年(1881)に創立。2年後に上野～熊谷間が開通し、順次延伸。明治24年(1891)9月1日に上野～青森間全線が開通。

池貝鉄工所

日本の工作機械の父と呼ばれた池貝庄太郎により、明治22年(1889)に設立された。国産初の旋盤やディーゼルエンジン量産などを手がけている。

横須賀海軍工廠

慶応元年(1866)に旧幕府が横須賀製鉄所として建設。明治4年(1871)に横須賀造船所となり、明治36年(1903)になり横須賀海軍工廠となった。

東京砲兵工廠

旧幕府の関口大砲製作所を受け継いだ兵器工廠。明治4年(1871)に操業を開始。小銃を主体に、日本陸軍の兵器を製造していた。のちに小倉工廠に移転。

雨宮製糸場

日本初のストライキが起こったことで歴史に名を刻んだ工場。それは明治19年(1886)、女工たちによるもので、日本初が女性だったことでも注目された。

鐘淵紡績会社

明治20年(1887)、東京の隅田村にあった鐘ヶ淵で東京錦商社として創立し、紡績会社として創業する。2年後に紡績工場が操業を開始している。

鉄道は常に有事に備える国有化はそのための布石

日露戦争開戦後、朝鮮半島では鴨緑江に向けて鉄道建設が続けられていた。満州側でもそれと接続する軌間762㎜の軽便鉄道を敷設し、奉天で本線とつないでいる。この路線は日露戦争が終わると清国から日本の所有が認められ、日本政府が半官半民で発足させた南満州鉄道株式会社、いわゆる満鉄の一部となった。その際、満鉄本線が採用していた1435㎜という国際標準の軌間に改修。鴨緑江には鉄橋が架けられ、釜山からの直通列車が運行された。

朝鮮半島から大陸にかけ、日本が所有する鉄道網が広がっていくのは、帝国主義全盛の時代では当然のことであった。そして鉄道は生き残りのために不可欠なものだ。いざ戦争が勃発すれば、戦地だけでなく国内の鉄道も軍事輸送のために大きな役割を担う。それを平時から念頭に置いて建設整備を行う必要がある。

だが民営鉄道は利益を優先するので、平時から戦時輸送のために頑丈なレールを敷設したり、軍用列車の運行をプラスした特別ダイヤを用意させておくのは無理がある。そして有事ともなれば、各鉄道間のダイヤ

鉄道国有法

戦時やそのほかの有事の際を想定して、全国的な鉄道網を官営に一元化するための法律。明治39年(1906)3月31日に公布され、主要な私鉄17社が順次国有化されていった。

国立公文書館蔵

富岡製糸場

国が建てた大規模な機械製糸工場。長さが約140mある繰糸所には300釜の繰糸器が並んでいた。操業が開始されたのは明治5年(1872)。世界遺産に認定。

川崎造船所（旧兵庫造船所）

近代造船所の必要を感じていた川崎正蔵が明治11年(1878)に東京築地、明治14年には神戸に設立した近代造船所。神戸は後の川崎重工業の前身である。

八幡製鉄所

日清戦争に勝利した後、製鉄事業調査会を設置。鉄の大幅な増産を意図した。明治34年(1901)に官営製鉄所として操業を開始。炭鉱とも鉄道で接続。

九州鉄道会社

明治21年(1888)設立

九州初の鉄道会社として設立された。翌年に博多〜千歳川仮停車場間が開通。国有化の前は現在の鹿児島線、長崎線、日豊線、筑豊線の路線を経営した。

三菱造船所

旧幕府が直営の製鉄所として設立したものが明治17年(1884)、三菱に払い下げられた。当初は長崎造船所と呼ばれていた。戦艦武蔵を建造している。

天満紡績会社

長い間の鎖国により、世界の産業から取り残されたことを知った日本人は明治15年頃から次々に紡績工場を設立。天満紡績もそのうちのひとつ。

大阪紡績会社

渋沢栄一が提唱して、明治15年(1882)に設立された紡績会社。その後、大阪には多くの紡績会社が設立されたため「東洋のマンチェスター」と呼ばれた。

山陽鉄道会社

明治21年(1888)設立

設立と同年の11月1日には兵庫〜明石間が開通。日清戦争開戦までに広島、日露戦争開戦までに下関まで開通させている。戦争遂行に貢献した。

呉海軍工廠

明治22年(1889)、呉鎮守府が設置されるとともに、造船部も発足した。明治36年(1903)には海軍の組織改編で呉海軍工廠となる。戦艦大和も建造した。

東海道線
その他の官設鉄道(後の国鉄)
買収した民営鉄道
私鉄
師団司令部
鎮守府
貿易港
主な鉱山
主な工場
買収した主な鉄道会社

鉄道トリビア JR新橋駅烏森口改札を入ってすぐのトイレ脇に「明治42年烏森駅開業時の柱」が展示されている。明治41年に鋳物でつくられた。

日本国有鉄道が出来上がるまでの年表

※日付は全て太陽暦

年	月日	出来事
明治2年（1869）	12月12日	鉄道建設の廟議決定（東京～京都の幹線と東京～横浜、京都～神戸、琵琶湖畔～敦賀の三支線）
明治3年（1870）	4月19日	民部大蔵省に鉄道掛を設置
	4月25日	英国人建設技師エドモント・モレルらが、東京汐留から測量を開始
明治4年（1871）	9月28日	工部省に鉄道寮を設置
明治5年（1872）	4月5日	鉄道略則公布
	6月12日	品川～横浜間仮開業
	7月18日	鉄道による郵便物輸送開始
	10月14日	新橋～横浜間（29・0㎞）の鉄道開業式
	12月3日	太陽暦を採用、この日を明治6年1月1日とする
明治6年（1873）	9月15日	新橋・横浜間で貨物輸送を開始
明治7年（1874）	5月11日	大阪～神戸間開業
明治10年（1877）	1月11日	工部省に鉄道局設置（鉄道寮廃止）
	2月5日	大阪～京都間全通、京都～神戸間鉄道開業式
	2月15日	西南戦争起こる
明治14年（1881）	12月	日本鉄道会社設立（上野～青森間の鉄道敷設を目的とする日本初の私鉄）
明治15年（1882）	6月25日	東京馬車鉄道が新橋～日本橋間で開業（軌道業の開始）
明治17年（1884）	5月1日	上野～高崎の鉄道全通
明治18年（1885）	12月26日	工部省の廃止に伴い、鉄道局は内閣直轄となる
	12月27日	阪堺鉄道、難波～大和川北岸間開通

鉄道路線の91%が国有化された「鉄道国有法」の狙い

もともと鉄道の草創期に事業の牽引役となっていた井上勝が、鉄道国有論を唱えていた。鉄道を国有化しないと、軍事上の必要があるにもかかわらず、採算の面から見て鉄道が敷かれない地域が出てしまう恐れがある。また戦時に列車のダイヤを統制しやすいメリットがある。だが非効率の金食い虫となったのは歴史が証明済みだ。

日本国有鉄道

鉄道作業局（官設鉄道）
路線延長:2562km　機関車:598両
客車:1686両　貨車:8463両

＋

買収した私鉄
北海道炭礦・北海道・日本・
岩越・北越・甲武・総武・房総・七尾・
関西・参宮・京都・西成・阪鶴・
山陽・徳島・九州鉄道の17社

路線延長:4543km　未開業線:292km
機関車:1123両　客車:3672両
貨車:1万8947両

▼

処理能力を超える

『日本国有鉄道百年史』より

明治5年の鉄道開業式の様子（横浜停車場）
新橋と横浜の間で日本初の官設の鉄道が敷かれたのは、1872年10月14日（新暦）であった。まさに秋のうららかな日であったことが写真から伺い知れる。

国立国会図書館蔵

国家の体制が整い始め鉄道の多くが国有財産に

年	月日	出来事
明治20年（1887）	5月18日	私設鉄道条例公布（私設鉄道に関する最初の立法） ※1885年～1890年・第1次私鉄ブーム
明治22年（1889）	7月1日	東海道線全通（新橋～神戸間）
明治23年（1890）	5月4日	内国勧業博覧会で電車試運転（東京電灯会社）
	9月6日	鉄道局を鉄道庁と改称、内務大臣直轄となる
明治24年（1891）	9月1日	東北線全通（上野～青森間・日本鉄道会社）
	10月28日	濃尾地震で東海道線一時不通
明治25年（1892）	6月21日	鉄道敷設法公布（政府による幹線鉄道の建設、将来における私設鉄道の買収を決定）
	7月21日	鉄道庁、内閣府から逓信省に移管
明治26年（1893）	4月1日	横川～軽井沢間開通（アプト式）
	6月1日	神戸工場で860形タンク機関車を製作（初の国産機関車完成）
	11月10日	鉄道庁は鉄道局と改称されて逓信省の内局となる ※1895年～1900年 第2次私鉄ブーム
明治27年（1894）	8月1日	日清戦争起こる
明治28年（1895）	1月31日	京都電気鉄道開業（日本初の電気鉄道）
明治29年（1896）	9月1日	新橋～神戸間に初めて急行列車を運転
明治32年（1899）	1月21日	大師電気鉄道（現・京浜急行電鉄）開業
	5月25日	山陽鉄道で急行列車に食堂車を連結
	8月27日	東武鉄道開業
明治33年（1900）	3月16日	私設鉄道法公布（10／1施行）、 鉄道営業法公布（10／1施行）
明治34年（1901）	5月27日	山陽鉄道、神戸～馬関（下関）間全通
明治36年（1903）	8月22日	東京電車鉄道の新橋～品川間開業（東京最初の市内電車）
	9月12日	大阪市の路面電車開業（日本初の公営鉄道）
明治37年（1904）	2月10日	日露戦争起こる
	8月21日	甲武鉄道、飯田町～中野間に電車運転開始
明治38年（1905）	4月12日	阪神電気鉄道開業
明治39年（1906）	3月31日	鉄道国有法公布（4／20施行）
	11月26日	南満州鉄道株式会社設立

や車両のやりくり、事後の運賃精算といった、面倒な作業が発生し不便を痛感する。そうしたことから軍部、特に陸軍は鉄道を統制が容易な国有にしたいと考えていた。

日露戦争当時に総理大臣を務めていた桂太郎は、もともと陸軍軍人であり、ドイツへの留学経験者であった。ドイツはビスマルクの「民営は利益に駆られ敵を利することもある。官営ならば国家のために働く」という主張に沿って、明治12年（1879）に4大鉄道会社を国有化。桂はこうしたドイツを手本としていた。

そして戦時中の明治37年（1905）12月、鉄道部門も担当していた逓信大臣の大浦兼武が「鉄道国有化法案」を起案し、すぐさま審議が始められた。日露戦争の終結までには間に合わなかったが、鉄道国有委員が調査した国有化に関する資料は戦時中にまとめることができた。これをもとに、明治39年（1906）3月末に「鉄道国有法」が成立する。

買収が決定した民営鉄道は、当時5大私鉄といわれていた北海道炭礦鉄道、日本鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道のほか、全部で17社であった。当初考えていた数の半分となったのだが、それでも約4億5000万円（現在の価値に換算すると1兆5000億円）もの公債により支払われている。予算の関係もあり、買収するか見送るかの判断は、国内輸送の基幹となる路線を優先する、ということになった。

最初に買収されたのは日本鉄道で、明治39年11月であった。その1カ月後には山陽鉄道が買収され、翌明治40年末までには17社全てが国有化された。買収以前の官設鉄道総営業距離は2562km、買収して国有化した路線の総営業距離が4853kmであった。国有鉄道は最初、明治40年3月に発足した逓信省の帝国鉄道庁、次いでその年の末には内閣直属の鉄道院、さらに大正9年（1920）になると、新たに発足した鉄道省が管理監督した。

Railway Column

東京中央停車場が完成

明治22年7月1日に新橋～神戸間が全通した。その際、日本鉄道の上野駅と結ぶ線が浮上。両者の中間に中央停車場（現・東京駅）を建設することとなった。開業は大正3年（1914）12月20日であった。

東京都立中央図書館所蔵

鉄道トリビア　明治42年、門司港～鹿児島間の鉄道が全通。最後に開通した矢岳トンネルには逓信大臣山縣伊三郎と鉄道院総裁後藤新平の扁額が残る。

空想鉄道旅行

夢の東京〜下関経由、パリ行き列車

文／松本典久

開業間もない東京駅丸の内駅舎。右側の南口が入口、北口が出口となっていた。
「帝都の大玄関東京駅の壮観 The Tokyo Station; Railway Center in Japan」東京都立中央図書館所蔵

明治晩年、赤い帽子に詰襟制服、そしてゲートルという姿の「赤帽」と呼ばれるポーターが誕生、主要駅に配備された。
『鉄道旅行案内・大正10年版』国立国会図書館蔵

第一列車時刻

東海道本線・山陽本線（下り）時刻表
大正10年8月

【1日目】

時刻	駅
9時30分	東京駅発
16時46分	名古屋駅発
20時27分	大阪駅着
20時35分	大阪駅発
21時22分	神戸駅発
22時30分	姫路駅発

【2日目】

時刻	駅
0時33分	岡山駅発
4時37分	広島駅発
9時38分	下関駅着

関釜連絡船乗船人員・朝鮮行
航海度数：712
乗船人員：一等7735人
二等4万1669人
三等17万3755人
「朝鮮総督府統計年報・大正10年度」より

国を挙げての一大事業がついに大きな節目を迎えた

明治45年（1912）6月15日、鉄道院は東海道・山陽・北陸本線の大規模なダイヤ改正を実施した。この時に登場したのが、新橋〜下関間を結ぶ「第一列車」（上りは第二列車）、一・二等車だけで組成された日本初の特別急行列車である。

実は鉄道院では同年時期をずらして各地でダイヤ改正を実施、併せて全国規模の白紙ダイヤ改正となっている。明治39年（1906）に始まった鉄道国有化に対する総まとめのようなもので、この列車の設定はその大事業を象徴する存在だった。

「従来新橋・神戸間に運転せる昼間の一、二等急行列車を下関まで延長し之を新橋・下関間特別急行列車と称し客車の組成其他左の通改善相加へ候」。この列車の運転にあたり、当時管轄官庁の鉄道院が出した新聞広告にもその自信がみなぎっている。

残念ながら中央停車場として明治45年竣工を目指していた東京駅は建設が遅れ、有楽町寄りの呉服橋駅で仮営業している状態だった。そのため、第一列車は当初新橋駅からの出発となったのである。ちなみに東京駅発着となるのは、それから2年後の大正3年（1914）12月20日からだ。

さて、第一列車での空想旅行は東京駅から始めたい。開業したばかりの東京駅は、

荘厳雄大な建築美をみせる東京駅から人々は旅立つ

丸の内の地に「ルネッサンス式の三階建、長さ百八十間、幅十一間乃至二十二間、建物の大と輪郭の牡と相俟って、荘厳雄大なる建築美」（大正期の「鉄道旅行案内」より）を見せていた。現在、高層ビルの谷間にあっても雄大な姿で、当時はまさに目を見張る存在だったと思う。

当初は丸の内南口が入場専用となっていた。改札前でドームを見上げると、その荘厳さに圧倒され、旅立ちに対する期待よりも不安すら感じたのではなかろうか。

ホームは島式4本が設けられ、手前2本は電車乗降場、奥2本が汽車乗降場となっていた。一番奥のホームは郵便荷物卸場も備え、第一列車もここから出発したと思われる。すでに列車はホームに据え付けられ、先頭に連結された機関車から石炭の燃える甘い匂いが漂っている。東京駅開業時、都内では山手線や京浜東北線の前身となる電車が走り始めていたが、第一列車の走る東海道・山陽本線は全線非電化。全て蒸気機関車による牽引だったのである。

先頭に立つのは、この第一列車用として急遽ドイツから輸入された8850形機関車だ。動輪径は当時日本最大の1600㎜。蒸気機関車が高速で走るためには大動輪が必要だったが、それにより重心も高く、安定性に問題が出てくる。それを傑出したドイツの技術で克服設計した新鋭機である。後ろに続く客車も全てこの列車に合わせ

て新製されたもので、木造車ながら全長は19m級。現在のJR在来線車両の標準長さに近いものだった。

「本列車は一、二等車寝台車及食堂車附にして殊に最後部の一等車には別に展望車を設け列車進行中四辺の風光を観望するの便に備え尚一等車には特別室を設け貸切の用に供し候」。先の新聞広告はこのように続き、第一列車の魅力を謳いあげた。先述の「鉄道旅行案内」には車内の様子が詳細に示され、際立った車内サービスが汲み取れる。

英語も堪能な列車長の案内で車内へと進む。腕には「シェフ・ド・トラン」の文字が入った腕章も付けている。実は明治45年、ロンドンで開催された国際連絡運輸会議でシベリア鉄道経由による日本とヨーロッパを結ぶ輸送契約が整い、直通乗車券の販売も始まった。第一列車ではこうした外国人乗客への対応も整えられていたのだ。

ちなみに欧亜連絡のルートは第一列車終点の下関から釜山へ連絡船で日本海を渡り、朝鮮総督府鉄道・南満州鉄道・東清鉄道・シベリア鉄道経由でユーラシアを縦断、ヨーロッパに向かうものだった。政府高官の利用が主だったが、昭和初期に小説家・林芙美子もこのルートでパリまで往復している。当時はロンドンまで片道1等車で181ドル70セント。大卒者の年収でも不足する旅費は『放浪記』の印税で賄われた。

午前8時ちょうど、高らかな汽笛とともに

東京下関間特別急行列車圖表

郵便手荷物緩急車

貳等寝臺車

貳等車

食堂車

壹等寝臺車

展望車

右上／第一列車の編成は時代によって変化するが、当初は先頭の機関車側から郵便荷物緩急車（オユニ9925形）、二等寝台車（スロネ10055形）、二等車（スロ9340形、2両連結）、食堂車（スシ10150形）、一等寝台車（スイネ10005形）、展望車（ステン9020形）の7両となっていた。
「鉄道旅行案内・大正4年版」国立国会図書館蔵

左／第一列車の展望車。明治45年6月15日の処女列車では三井財閥の三井高辰が展望室特別室を貸し切りにして乗車していた。同席者の記録によると当時「オブザベーション・カー」と英語で呼んでいたようだ。

右下／明治期の食堂車。これは官設鉄道初の食堂車だ。格天井を備えて相応の雰囲気があるが、第一列車向けの食堂車はさらに豪華だった。
鉄道博物館蔵

に第一列車が動き出した。

「東京駅を離れ、右に近く宮城を拝し、愛宕の塔、増上寺の森などを指點しつつ行けば、間もなく東京湾の風光に接す」（「鉄道旅行案内」より）。高い建物の少なかった東京はさぞ見晴らしが良かったと想像できる。最初の停車は横浜駅に近い平沼駅（現廃止）。当時、横浜駅は現在の桜木町駅の位置にあった。線形もY字形で、横浜駅停車の場合は折り返し運転となる。展望車連結の第一列車ではせっかくのサービスが台なしとなるため、短絡線上に設置された平沼駅に発着、横浜駅は素通りしていた。

この時代はその先でも現在の東海道本線とは異なるところがあった。熱海駅の先にある丹那（たんな）トンネルは工事中で、国府津（こうづ）駅から現在の御殿場線経由で西進していたのだ。

一方、このルートは25‰（パーミル）もの急勾配が続き、東海道本線のネックにもなっていた。そのため、ここでは峠越えの補助機関車連結が必須。開通以来、さまざまな車種が使

第一列車の特別急行券。きっぷの色は等級によって分かれ、上が一等用、下が二等用だった。

東海道本線の展望車から風光明媚な景色を愉しむ

欧亜連絡運輸が始まる欧米からの訪問者が増え英語版の鉄道路線図も制作された。

「Travelers map of Japan, Chosen (Korea), Taiwan (Formosa) : with brief descriptions of the principal tourist points in Japan」（大正14年・部分）国際日本文化研究センター蔵

東京から下関を経て大陸へとつながる壮大な鉄路

われてきたが、第一列車ではアメリカとドイツから輸入されたマレー式が起用された。走り装置を2組備えた強力機で、本来は貨物列車向けに導入されたものだったが、速度を旨とする第一列車にも充てたのだ。現在、鉄道博物館に保存されている9856号機はそのうちの1両。こうして第一列車の後押しを担ったこともあったに違いない。

国府津駅では3分間の停車中、第一列車の最後尾に補助機関車が連結された。前後で立ち上る黒々とした煙はさぞかし勇壮な姿だったに違いない。のちに長唄三味線方

「18900形機関車・大正9年大型急行用(部分)」鉄道博物館蔵

昭和9年（1934）の欧亜連絡時刻

駅名	日数	時刻／東京からの距離
東京発	1日目	午後3時00分（特急富士・第一列車）／0km
下関着	2日目	午前9時30分／1097.1km
同　発	同	午前10時30分
釜山着	同	午後6時00分／1337.1km
同　発	同	午後7時20分
奉天着	3日目	午後4時20分／（以下満州時）2562.7km
同　発	同	午後4時30分
新京着	同	午後9時00分／2867.5km
同　発	4日目	午前9時20分
哈爾浜（ハルビン）着	同	午後2時40分／3109.5km
同　発	5日目	…………
満洲里（マンチュリー）着	6日目	…………／4044.3km
同　発	同	午後1時10分（以下モスコー時）
モスコー（モスクワ）着	12日目	午後5時00分／1万760km
同　発	同	午後10時45分
ワルソー（ワルシャワ）着	13日目	午後9時45分（以下中欧時）／1万2086km
同　発	同	午後10時50分
伯林（ベルリン）着	14日目	午前9時23分／1万2654km
同　発	同	午前9時45分
巴里（パリ）着	15日目	午前6時43分／1万3735km

参考／『汽車時間表』（鉄道省編纂、ジャパン・ツーリスト・ビューロー発行）

日本国有鉄道でも発売された欧亜連絡乗車船券。各国の鉄道と関釜航路がひとまとめにされていた。

の人間国宝だった杵屋栄二も第一列車に乗車、展望車からこの様子を堪能した。酔狂にも展望デッキに立ち、降り注ぐ石炭灰を受けながら嬉々として過ごしたという。

補助機関車は御殿場駅で走行中に切り離すという離れ技で解放、第一列車は右手に富士山を望みながら沼津へと下っていく。

沼津駅では先頭の機関車が8900形へと交換される。これも8850形と同時期に輸入された機関車で、こちらはアメリカ製だった。蒸気機関車の国産化も始まっていたが、第一列車の陣容は当時最新鋭の高性能機で固めていたのである。

その後、静岡、浜松、豊橋と停車しながら名古屋には夕刻の16時08分に到着。東京から約8時間。新幹線ならあっという間だが、現在の普通電車乗り継ぎに近い時間だ。

東海道本線西の難所ともいえる関ケ原を超え、京阪神地区は日没後の走行となる。京都、大阪へと停まり、神戸駅には21時15分着。食堂車で夕食も済ませ、ここからは寝台車の連結がありがたい。長椅子方式の寝台だけでなく、個室式の寝台もあった。

翌朝、目が覚めるのは広島駅あたりだろうか。その先、朝日に輝く瀬戸内海を眺めながら終着の下関駅へと到着する。時刻は9時33分。東京から一昼夜、25時間ほどの旅となる。国有化で1本化される前は30時間近くかかっていた。乗客は日本の大動脈が出来上がったことを実感したに違いない。

厳選グッズ通販

時空旅人

SELECT SHOP

鉄道をキーワードにした様々なグッズが勢揃い。生活の身近な場所に置けたり、楽しめたりとそれぞれの場所があふれている。

「新彫金」シリーズはマグネットとステッカーの2種を展開。貼って飾るも良し、コレクターズアイテムとして大切に保管するも良し。こだわりの鉄道グッズコレクションに加えたい。

ノートパソコンや冷蔵庫など、身の回りのものに貼るのにちょうど良いサイズ感。

あの日の鉄道旅にタイムスリップ 人気のヘッドマークをマグネット／ステッカーに

「彫金」、「七宝」は共に日本を代表する美術工芸。その2つの日本伝統の美術を現代技術で再現したのが「新彫金」だ。現代風に美しく仕上げられている。

鉄道史を彩る寝台&特急列車のヘッドマークが身近に飾れる

新彫金 懐かしの寝台&特急 ヘッドマーク 5種セット（マグネット）

5665円（税込） 商品番号 ED-5236-JT

新彫金 懐かしの寝台&特急 ヘッドマーク 5種セット（ステッカー）

5225円（税込） 商品番号 ED-5237-JT

列車名と絵がデザインされたヘッドマークを「顔」に掲示して、旅人を乗せ、日本の夜の静寂（しじま）を走っていた寝台列車たち。本品は、そんな昭和の香り漂う懐かしの寝台列車のものを中心に、今も根強い人気を誇るヘッドマークを、「新彫金」と呼ばれる工芸技術を用いて高級感あふれる金属製プレートに仕立てたもの。新彫金は、古くは鎧兜や日本刀などの装飾に使われていた、金属を彫って彫刻する「彫金」技術と、日本の伝統工芸技法である「七宝（しっぽう）」を、現代の技術によって融合させた新しい美術工芸。その優れたデザイン性に改めて気付かされるヘッドマークを、コレクションしやすい直径75mmサイズで、マグネット／ステッカーとして商品化。コレクションとして飾るのはもちろん、あの日の鉄道旅にタイムスリップしてノスタルジーに浸るのも良い。

■セット内容／あけぼの、日本海、銀河、はくつる、あずさ ■サイズ／Φ75mm ■生産国／日本
■発売元／国際貿易 ■備考／JR東日本・JR西日本 商品化許諾済み、JR東海承認済

大人も夢中に！
9mmゲージの本格プルバックトイ

電池不要の
プルバック方式で走行

プルプラ鉄道シリーズ 第1弾
3車両&専用レールセット

4840円（税込） 商品番号 ED-5235-JT

「プルプラ」は遊びやすさとリアルなデザインにこだわった鉄道玩具。大人の模型ファンも楽しめる、スケールモデルのような仕上がりが特徴で、屋根上から床下機器に至るまで、実感的に表現されている。車両によって走行スピードに変化を加えているのもポイントだ。プルバック式なので電池は不要。お子さまでも安心して遊べる。展示用のレールが付属しているので、インテリアやコレクションとして趣味部屋に飾るのも楽しい。

■セット内容／923形ドクターイエロー、E233系 中央線快速、E233系 東海道線、専用レールセット（直線レール4個、曲線レール8個、リレーラー1個） ■サイズ／923形 ドクターイエロー：約9.5×3.5×3cm、E233系 中央線快速：約8×3.5×2.8cm、E233系 東海道線：約8×3.5×2.8cm、専用レールセット：約14cm（レール幅9mm） ■材質／ABS樹脂 他 ■発売元／国際貿易

専用レールセット

自由にレイアウトが組める専用のレールセット。Nゲージと同じ9mmのレール幅。はめ込んで繋げるだけなので、お子さまでも簡単に遊べる。リレーラー付き。

人気の新幹線走行試験車
ドクターイエロー
JR西日本商品化許諾済、
JR東海承認済

東京の大動脈としてお馴染み
中央線快速
JR東日本商品化許諾済

オレンジと緑の定番カラー
東海道線
JR東日本商品化許諾済

ケース素材には美しい木目と深い色味が特徴のウォルナット材を使用。

忘れかけていたあの旅を思い出す、懐かしのメロディ

旅情を誘うあのメロディを手回し式オルゴールで再現

鉄メロ オルゴール 在来線 木箱

5830円(税込) 商品番号 ENO-4233-JT

車内チャイムとして有名な「ハイシケスのセレナーデ」や「アルプスの牧場」、「鉄道唱歌」。現在、車内チャイムはほぼ電子音となったが、一昔前のブルートレインや特急列車では、本物のオルゴールが使用されていることもあった。「鉄メロ」と名付けられた本シリーズは、鉄道ファンにはお馴染みのあのメロディが手軽に聴ける手回し式オルゴールだ。自動演奏楽器の修復工房が、一点一点、手作りしている。鉄道ファンはもちろん、旅行好きのご両親や元国鉄職員の方への贈り物にもお勧め。

■メロディ／「ハイケンスのセレナーデ」「アルプスの牧場」「鉄道唱歌」よりお選びください　■ケースサイズ／幅93×奥行62×高さ44mm　■ケース素材／ウォルナット、MDF(共鳴板)　■櫛歯(くしば)／18弁　※ご注文時、メロディをお選びください(3種のメロディが流れるわけではありません)。

「JNR」ロゴの蓋をスライドさせると、硬券がぴったり収まるスペースが用意されている。

手軽に楽しめる18弁の手回し式オルゴール。なかなか聴く機会のない本物の櫛歯が奏でる音色に心癒される。

今では聴けないあのメロディから、今なお現役のメロディまで

新幹線でお馴染みのあのメロディを手回し式オルゴールで再現

鉄メロ オルゴール 新幹線 木箱

6006円(税込) 商品番号 ENO-4968-JT

「鉄メロ 新幹線」では、過去の車両で使用されていた「Do They Know it's Christmas?」、東海車で現在も使用されているTOKIOのヒット曲「AMBITIOUS JAPAN!」、西日本車で現在も使用されている「いい日旅立ち」の3つのメロディを展開。3タイプ共に、始発駅と途中駅のメロディも収録している。「在来線」シリーズ同様、蓋をスライドさせると硬券がぴったり収まるスペースが用意されている。

■メロディ／「Do They Know it's Christmas?」「AMBITIOUS JAPAN!」「いい日旅立ち」よりお選びください　■ケースサイズ／幅93×奥行62×高さ44mm　■ケース素材／オーク、MDF(共鳴板)　■櫛歯(くしば)／18弁　※ご注文時、メロディをお選びください(3種のメロディが流れるわけではありません)。

一点一点が手づくりの「鉄メロ」は化粧箱に入ってのお届けのため(「在来線」シリーズも同様)、プレゼントにもお勧めだ。

ケース素材にはチュラルな色合いが魅力のオーク材を使用。

923形 新幹線電気軌道総合試験車
923形ドクターイエロー

D51形蒸気機関車
SLレトロみなかみ

E2系新幹線電車 E223形1000番台
はやて

285系電車 クハネ285形
サンライズ瀬戸・出雲

EF65形電気機関車
EF65 501

人気車両を刺繍で繊細に表現

鉄道刺繍タグ（キータグ）5種セット

3300円（税込） 商品番号 ED-5016-JT

人気の鉄道車両を刺繍で表現したキータグ。人気車両5種を厳選した。片面には車両を、もう片面には列車名を刺繍している。印刷のように繊細に再現されており、車輪などのディテールも刺繍とは思えないほど細やかに表現している。一本一本、織り込まれているため、印刷とは違い、使用しても色が剥がれる心配がないのも嬉しい。鉄道ファンのコレクターズアイテムとして全国の博物館でも販売されている。鉄道好きのお子さま、お孫さまのカバンのキーホルダーにもお勧め。

■セット内容／923形 新幹線電気軌道総合試験車923形ドクターイエロー、D51形蒸気機関車 SLレトロみなかみ、E2系新幹線電車 E223形1000番台 はやて、285系電車 クハネ285形 サンライズ瀬戸・出雲、EF65形電気機関車 EF65 501 ■サイズ／約135×32mm ■材質／布、金属（リング部分） ■発売元／国際貿易 ■備考／JR・私鉄各社 商品化許諾済み

※各キータグの画像は表・裏です。商品は各車両でそれぞれ1本です。

レッド

ブルー

レッド

ブルー

天賞堂オリジナルの“鉄道モチーフ”ネクタイ

日常使いはもちろん、鉄道好きの方への贈り物にも最適

天賞堂オリジナルネクタイ つばめ柄

7150円（税込） 商品番号 TSD-4998-JT

■カラー／レッド、ブルー ■サイズ／長さ:約144cm、大剣幅:約8.5cm ■材質／絹100%

天賞堂オリジナルネクタイ SL柄

7150円（税込） 商品番号 TSD-4999-JT

■カラー／レッド、ブルー ■サイズ／長さ:約144cm、大剣幅:約8.5cm ■材質／絹100%

明治12年（1879）創業の銀座の老舗「天賞堂」。伊藤博文や尾崎紅葉など、明治期より各界の著名人が顧客として名を連ねていた天賞堂の名は、夏目漱石の小説や永井荷風の随筆にも登場するなど、当時から高級時計や宝飾品の高級品店の代名詞として知られていた。また、70年以上の歴史を持つ同社の鉄道模型は、卓越した職人の技術によって一つひとつの細かなパーツを丁寧に組み上げており、最高級鉄道模型として世界中のマニアの憧れの的となっている。そんな天賞堂による、鉄道愛あふれるオリジナルネクタイ2種をご紹介。国鉄C62形蒸気機関車の除煙板に取り付けられていた「つばめマーク」の織柄を配した1本と、小ぶりのSLの織柄を配した1本で、ともに裏地には"TENSHODO"の文字がデザインされている。日常使いはもちろん、鉄道好きの方への贈り物にも最適。

カラー／ブルーについて

2柄ともにネイビー寄りの色味となります。また、SL柄がより暗めの色味となります。

まだある! イチオシ商品

SELECT SHOP's

BEST SELLER

日本各地の名城がペーパークラフトで登場。
完成度の高さに驚くと同時に実物を見たくなるだろう。
鉄道に揺られて訪れてみるのもお勧めだ。

山陰唯一の現存天守を組み立てる

ファセット／ペーパークラフト
1/300 国宝 松江城

1980円(税込)

商品番号 FCT-4854-JT

■組立完成サイズ／横21.3×奥行23.0×高さ15.2cm ■参考製作時間／14〜16時間(個人差があります) ■仕様／部品図8枚、組立図2枚、表紙1枚 ■設計参考資料／松江城実測図面 ※本商品は組み立てキットです。 ※写真は組み立て完成状態です。(接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください)。

現存12天守のひとつ、松江城は宍道湖を見下ろす見晴らしの良い丘に築かれた。平成27年(2015)には天守が国宝に指定されている。「下見板張り(したみいたばり)」による漆黒の外観や「隠し石落とし」も再現している。

上級者向けの姫路城に挑戦!

ファセット／ペーパークラフト 1/300 国宝 姫路城

3300円(税込) 商品番号 FCT-4852-JT

機械設計技術を転用した、ファセット社の「大人のためのペーパークラフト」。日本名城シリーズは、城の図面から採寸し展開図を設計した本格派。鉄砲狭間の位置や数、建物の特異形状、石垣の反り角度や変形に至るまで、本物の城の姿を再現している。ミリ単位で設計された精密さは、模型としてだけでなく、歴史資料としての価値も高い。数あるファセット社の「日本名城シリーズ」の中で最も作りごたえがあるのが「国宝 姫路城」だ。時間をかけて製作した作品が完成すれば、感動もひとしお。

■組立完成サイズ／横24.4×奥行18.5×高さ17.0cm ■参考製作時間／20〜30時間(個人差があります) ■仕様／A4上質紙、16枚(表紙1枚、組立図4枚含む) ■協力／三浦正幸 ■設計参考資料／姫路城実測図 ※本商品は組み立てキットです。 ※写真は組み立て完成状態です。(接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください)。

シリーズ最大級のサイズを誇る丸亀城

ファセット／ペーパークラフト
1/300 丸亀城

1980円(税込)

商品番号 FCT-4855-JT

■組立完成サイズ／横36.0×奥行27.3×高さ19.3cm ■参考製作時間／10〜15時間(個人差があります) ■仕様／A4上質紙、13枚(表紙1枚、組立図1枚含む) ■協力／丸亀市文化観光課 ■設計参考資料／丸亀城実測図面 ※本商品は組み立てキットです。 ※写真は組み立て完成状態です。(接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください)。

現存12天守のひとつで、石垣の総高日本一を誇る丸亀城を1/300サイズのペーパークラフトとして再現。組み立て完成サイズはファセット社の日本名城シリーズでも最大級だ。美しい「扇の勾配」を自らの手で組み上げよう。

難攻不落の名城、若松城を再現

ファセット／ペーパークラフト
1/300 会津若松城

1980円(税込)

商品番号 FCT-4853-JT

■組立完成サイズ／横20.0×奥行18.0×高さ14.0cm ■参考製作時間／8〜12時間(個人差があります) ■仕様／A4上質紙、9枚(表紙1枚、組立図1枚含む) ■設計参考資料／若松城建築図面 ※本商品は組み立てキットです。 ※写真は組み立て完成状態です。(接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください)。

幕末の会津戦争ではおよそ1カ月にわたる籠城戦に耐え、難攻不落の名城と称えられた若松城。ファセットでは寒さや雪に強いとされる赤瓦も忠実に再現している。

建築図面を基に熊本城を再現

ファセット／ペーパークラフト
1/300 熊本城

1980円(税込)

商品番号 FCT-4808-JT

■組立完成サイズ／横22.6×奥行15.7×高さ15.3cm ■参考製作時間／10〜20時間(個人差があります) ■仕様／A4上質紙、10枚(表紙1枚、組立図2枚含む) ■協力／熊本城総合事務所 ■設計参考資料／熊本城建築図面 ※本商品は組み立てキットです。 ※写真は組み立て完成状態です。(接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください)。

ファセット社の「日本名城シリーズ」は、全ての城サイズを1/300に統一しているのもポイント。好きな城を複数、組み立てれば、天守の大きさの違いや圧倒的な権力の差までリアルに比較できる。本キットでは1/300スケールの熊本城の組み立てに挑戦できる。

複雑な構造を持つ松山城の組み立てに挑戦

ファセット／ペーパークラフト 1/300 松山城

2640円（税込） 商品番号 FCT-5159-JT

模型界最多の“築城実績”を誇るファセットだが、「松山城」は、現存12天守のひとつであるにも関わらず、最近まで、その充実のラインアップに含まれていなかった。迷路のような複雑な構造を持つ松山城を、ミリ単位の精密さが求められる同社のペーパークラフトとして設計するのに膨大な時間がかかったのがその理由だ。ゆえに組み立てに要する時間もシリーズ随一。

■組立完成サイズ／横24.6×奥行25.0×高さ12.0cm　■参考製作時間／25〜30時間（個人差があります）　■仕様／部品図12枚、組立図5枚　■設計参考資料／松山城実測図、復元図　※本商品は組み立てキットです。　※写真は組み立て完成状態です。（接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください）。

大政奉還の舞台となった「二条城」が組み立てられる

ファセット／ペーパークラフト 1/300 国宝 二条城 二の丸御殿

2640円（税込） 商品番号 FCT-4971-JT

慶長8年（1603）に徳川家康が築城して以来、現在まで残る世界遺産・国宝の二条城 二の丸御殿をファセットがペーパークラフトで再現。二条城は天守を備えていたが、寛延3年（1750）、落雷により焼失。その後再建されていない。家康期に造営された建物で現存するのはこの二の丸御殿だけである。慶長16年（1611）には家康と豊臣秀頼との会見が行われ、慶応3年（1867）には大政奉還の舞台となった歴史的な御殿を、1/300サイズで再現できる。

■組立完成サイズ／横42.0×奥行51.0×高さ6.4cm　■参考製作時間／20〜30時間（個人差があります）　■仕様／部品図11枚、土台シート1枚（A4サイズ四つ折り）、組立図3枚、他、全16枚　■設計参考資料／二条城二の丸御殿実測図面　※本商品は組み立てキットです。　※写真は組み立て完成状態です。（接着剤はペーパークラフト専用ノリを別途お買い求めください）。

郵便はがき

料金受取人払郵便

新宿局承認

3800

差出有効期間
2022年7月
31日まで

切手はいりません

1 6 0 - 8 7 9 2

180

東京都新宿区四谷 4-3
四谷トーセイビル６階
(株)ジャパンクリエイトワークス
歴史プラス
「時空旅人」係行

キリトリ線

ご依頼主様

ふりがな

お名前

お電話番号　　－　　－

ご住所 □□□-□□□□

都道府県　　市区町村

商品番号	商品名	個数	価格
－　－			円
－　－			円
－　－			円
－　－			円
－　－			円

ご注文方法

24時間受付 インターネット

歴史プラス 検索

https://rekishiplus.com

PC、スマートフォン、モバイルからアクセス可能。

フリーダイヤル

0120-007-818

受付時間／月〜金曜日、10:00〜18:00
土日祝は休み

郵送

切手不要、ポスト投函

左のハガキに必要事項をご記入の上、キリトリ線で切り、ハガキの大きさの厚紙に貼って投函してください。

24時間受付 FAX

0120-002-506

ご希望の商品番号・商品名・数量と、お届け先のご住所・お名前・電話番号をご記入の上、FAXしてください。

左のハガキに必要事項をご記入の上、FAXしていただくこともできます。

●お支払い方法について

インターネットでお申し込みの場合は、代金引換、各種クレジットカード決済、コンビニ決済（前払い）がご利用いただけます。
フリーダイヤル、ハガキ、FAXでお申し込みの場合は、代金引換のみとなります。

●送料について

1回のご注文につき880円（税込）の送料がかかります。また、代金引換でお支払いの場合、別途代引き手数料が必要となりますのであらかじめご了承ください。　※沖縄・離島の送料は1830円（税込）となります。

●代引き手数料について

税込合計金額が、1万円以下の場合は330円（税込）、3万円以下は440円（税込）、10万円以下は660円（税込）となります。

●その他

商品はお申し込み後、10営業日前後でお届けいたします。メーカー在庫切れの場合、納期までお時間をいただく場合がございますのでご了承ください。お客様のご都合による返品・交換は原則として受け付けておりません。なお特別な理由がある場合には、返品をお受けする場合がございます。その際の送料はお客様にご負担いただきます。

明治4年(1871)、鉄道開業前年に描かれた「高輪鉄道之図」。高輪築堤の様子を伝える貴重な資料。
港区立郷土歴史館所蔵

サンエイムック
時空旅人
ベストシリーズ

日本鉄道歴史紀行
～黎明期から現代まで～

サンエイムック
時空旅人ベストシリーズ
「日本鉄道歴史紀行～黎明期から現代まで～」
2021年10月10日発行

発行人:星野邦久　編集人:末松敏樹
発行:株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア7F
販売部 TEL:03-6897-4611　広告部 TEL:03-6897-4622
受注センター TEL:048-988-6011　FAX:048-988-7651

編集:株式会社プラネットライツ
〒160-0002 東京都新宿区四谷坂町2-18
編集部 TEL:03-5369-8780　FAX:03-5369-8783

印刷　図書印刷株式会社

内容についてのお問い合わせは株式会社プラネットライツ(編集部)までお願い致します。

※各施設の情報が変更となっている場合がございます。
詳細については公式HPなどにてご確認ください。

Staff

Publisher
星野邦久 Kunihisa Hoshino

Editorial Division
In-company Producer
栗原紀行 Noriyuki Kurihara

Editor in Chief
末松敏樹 Toshiki Suematsu

Editor
出口 岳 Gaku Deguchi
新井寿彦 Toshihiko Arai
大嶋里奈 Rina Oshima
紅林 怜 Rei Kurebayashi

Writer
上永哲矢 Tetsuya Uenaga
野田伊豆守 Izunokami Noda
松本典久 Norihisa Matsumoto

Photographer
浅水浩二 Koji Asamizu
岩崎信雄 Nobuo Iwasaki
金盛正樹 Masaki Kanamori
杉崎行恭 Yukiyasu Sugisaki
吉永陽一 Yoichi Yoshinaga
米屋こうじ Koji Yoneya

Design Staff
Hiroshi Takahara Design Office
高原真人 Masato Takahara
茂木亜由美 Ayumi Mogi
城島希美 Nozomi Jojima

NOEL DESIGN OFFICE
久保田りん Rin Kubota

Map Design
ZOUKOUBOU

DTP
トラストビジネス株式会社

Advertising Division
三栄広告部

Producer
株式会社三栄
遠藤和宏 Kazuhiro Endo

時空旅人 ベストシリーズ

日本鉄道歴史紀行

サンエイムック 時空旅人 ベストシリーズ「日本鉄道歴史紀行～黎明期から現代まで～」2021年10月10日発行　発行人：星野邦久　編集人：末松敏樹
発行所：株式会社三栄　〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア7F　TEL：03-6897-4611（販売部）　TEL：048-988-6011（受注センター）
編集部：株式会社プラネットライツ　〒160-0002 東京都新宿区四谷坂町2-18　TEL：03-5369-8780

定価1200円（本体1091円+税10%）

9784779644511

1929476010919

雑誌62269-82

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 図書印刷

ISBN 978-4-7796-4451-1
C9476 ￥1091E